



ECOLE DE L'AIR

Nicola

# PROMOTION 1943 AFN

## "CAPITAINE THOUVENIN DE VILLARET"



J. Humbert 43 AFN

**ECOLE DE L'AIR**

**HISTORIQUE**

**DE**

**LA PROMOTION 43 AFN**

**CAPITAINE THOUVENIN  
DE VILLARET**



# **A LA RECHERCHE DU TEMPS PASSÉ...**

**- AVANT PROPOS**

**- NOTRE PARRAIN**

**- NOS MORTS**

**- Après le débarquement allié de 1942 en AFN : RECRUTEMENT  
D'UNE PROMOTION DE L'ECOLE DE L'AIR**

**- OUVERTURE DE L'ECOLE À MARRAKECH le 20 juillet 1943  
Départ pour Around**

**- A MARRAKECH EN ECOLE**

**- LE DÉPART POUR LES ETATS-UNIS**

**- EN ROUTE POUR TUSCALOOSA**

**- L'ENTRAÎNEMENT DES PILOTES DE CHASSE**

**- L'ENTRAÎNEMENT DES NAVIGATEURS-BOMBARDIERS**

**- L'ENTRAÎNEMENT DES NAVIGATEURS**

**- L'ENTRAÎNEMENT DES PILOTES DE BOMBARDEMENT**

**- DÉBUT 1997 : LES SURVIVANTS, QUE SONT-ILS DEVENUS?  
CELLES QUI SONT RESTÉES SEULES**

## **AVANT-PROPOS**

**C**inquante-trois ans se sont écoulés depuis le recrutement de notre promotion en Afrique du Nord en 1943. Plus d'un demi-siècle!

Il était donc temps de nous réunir afin d'essayer de mettre en ordre nos souvenirs. Nous l'avons fait à quelques-uns avec les sentiments mêlés que l'on peut éprouver dans de semblables circonstances : plaisir de rappeler les événements heureux, regrets de ne plus être les jeunes que nous étions alors, pleins d'espoirs malgré les cruelles déceptions de 1940.

Notre promotion doit son existence à une série d'évènements et de hasards que les uns et les autres étions à l'époque bien loin d'avoir prévus. Pour la plupart d'entre nous le cours de la vie s'en est trouvé radicalement changé.

Pendant les deux ans de notre formation, nous avons vécu ensemble une expérience passionnante, d'abord dans cette Ecole de l'Air reconstituée hâtivement à Marrakech où l'on nous a soumis à une instruction intense et rigoureuse, mais où, heureusement, les circonstances de la vie quotidienne ne manquaient pas de piquant. Ensuite aux Etats-Unis où, après avoir quitté un monde qui n'en finissait pas de s'écrouler, nous nous sommes retrouvés au-delà de l'Atlantique dans un univers moderne, tourné vers le futur et qui représentait déjà presque la vie que nous vivons aujourd'hui.

Tout en tirant le plus large profit des méthodes nouvelles qui nous étaient enseignées là-bas, nous avons pris le temps de goûter aux avantages de cette existence, pour ensuite retourner à la misère de la France d'après-guerre et réapprendre à nous en contenter.

Dans toutes les circonstances si diverses et parfois singulières de cette tranche de vie, nous nous sommes toujours parfaitement adaptés : nous qui pour la plupart n'étions pas destinés à devenir des aviateurs, nous avons fait de bons aviateurs, nous qui pour la plupart ne rêvions pas d'une carrière d'officiers, nous avons fait de bons officiers.

Et s'il est vrai que les conditions très particulières de recrutement et de formation de notre promotion 43 AFN font que celle-ci reste effectivement une promotion un peu à part, il est non moins vrai que nous n'en avons jamais éprouvé aucun complexe, ni le sentiment d'être différents de nos camarades recrutés en Métropole.

Encore aujourd'hui, après plus d'un demi-siècle, notre opinion sur ce point n'a pas changé.

Albert PESTRE  
Délégué de promotion  
JANVIER 1997



Mort en service Hérien  
le 21-10-43

*Le Capitaine Jacques Thouvenin de Villaret*

# NOTRE PARRAIN

Le Capitaine Jacques Thouvenin de Villaret est né à Nancy le 31 Août 1914 dans une famille aux traditions militaires fortement établies: un père Général, un grand-père Colonel et une mère, elle-même fille de Général. Il a deux frères, l'un l'aîné sera Père Jésuite, le dernier fera une brillante campagne en Lybie en 1943, mais grièvement blessé, il mourra à l'âge de trente-deux ans des suites de ses blessures.

Le Capitaine de Villaret accomplit la première partie de ses études successivement à Sainte Maurille à Angers, à Saint Jean de Béthune à Versailles et au Collège Saint Clément de Metz, établissement réputé pour le niveau de son enseignement et la rigueur de sa discipline.

C'est un très brillant élève qui, comme le précisent ses camarades de promotion, aurait pu tout aussi bien, compte tenu de sa culture et de ses connaissances littéraires, faire une carrière dans un grand corps de l'Etat. Il gagnera d'ailleurs la coupe de la DRAC, concours d'éloquence organisé par les écrivains anciens combattants au profit des écoles libres de France. Cependant fidèle aux traditions de sa famille, c'est vers une carrière militaire qu'il s'oriente.

Il entre donc à Sainte Geneviève à Versailles pour préparer Navale et l'Air. Reçu aux deux concours, il opte pour l'Armée de l'Air et fera partie de la première promotion de l'Ecole de l'Air, la Guynemer, où il est admis avec le rang de troisième.

Après son séjour en école, on le garde comme instructeur à l'Ecole de l'Air, à Versailles, de 1937 à 1938. Il sera ensuite versé au Groupe de Bombardement 2/32 où il restera affecté de 1938 à 1943, puis il sera désigné pour faire partie de l'encadrement de la promotion de l'Ecole de l'Air constituée à Marrakech en 1943.

Chef de la 2ème Brigade, le Capitaine de Villaret sera très estimé de ses élèves-officiers qui, malgré la brièveté de la période passée sous ses ordres (juillet à octobre 1943), auront cependant le temps d'apprécier ses grandes qualités comme l'image qu'il a laissée de sa personnalité:

- droiture et rigueur, une distance voulue en même temps qu'une attention marquée vis-à-vis de chacun de ses élèves;
- sens de la mesure, des ordres clairs et précis sans jamais un mot plus haut que l'autre;
- culture très éclectique qui lui permettra d'animer et d'enrichir singulièrement les débats au cours de nos veillées;
- grande sérénité chez un officier pénétré au plus haut point du sens du devoir et qui saura persuader ses élèves qu'entrer à l'école de l'Air était bien le meilleur choix.

Après sa mort, le 21 octobre 1943, au cours d'un exercice de nuit sur Douglas DB-7, le Capitaine de Villaret sera inhumé à Agadir. A la fin de la guerre, sa dépouille mortelle sera ramenée en métropole.

Selon sa volonté, il repose aujourd'hui dans le Lot, berceau d'une partie de sa famille, dans la petite commune de Saint Laurent-Lolmie. Il y avait acquis avant la guerre une petite maison sur un lopin de terre, car c'est là qu'il comptait finir ses jours.

# NOS MORTS

**CAMPOCASSO Louis - Né le 21 mars 1924 à Sousse (Tunisie)**  
**Lieutenant - Mort au champ d'honneur le 30 mars 1951**

*A son retour des Etats-Unis, il est affecté au Groupe de chasse 1/3 et effectue un premier séjour en Indochine.*

*En 1950, il repart avec son groupe, le G/C 1/6 "Corse", au Tonkin comme commandant d'escadrille sur P-63 "King-Cobra". En appuyant au plus près nos troupes attaquées par 30 bataillons viets, Campo, comme l'avaient affectueusement baptisé ses camarades, est touché par la DCA à Vinh Yen et s'écrase au sol.*

**CARRIER Jean - Né le 12 septembre 1922 à Tunis (Tunisie)**  
**Capitaine - Décédé le 29 janvier 1963**

**CHAUVINEAU Pierre - Né le 24 février 1925 à Tunis (Tunisie)**  
**Lieutenant - Mort au champ d'honneur le 4 mars 1947**

*Après un bref séjour dans le bombardement, il est affecté au groupe de chasse 1/3 "Corse" alors équipé de "De Havilland Mosquito". il est porté disparu avec son pilote le 4 mars 1947 au cours d'une mission de guerre en Annam.*

**DOMPNIER Paul - Né le 2 Août 1923 à Lyon (Rhône)**  
**Général de Brigade Aérienne (2se)**

*Après deux années sur B-26 Marauder au "Franche-Comté", il part en Indochine pour un premier tour d'opérations avec les GT "Béarn" et "Anjou", sur "Junker52" et "C-47 Dakota". Il fait un deuxième séjour opérationnel en Indochine de 1953 à 54. Cette fois-ci, c'est non seulement le C-47 mais le C-119 qu'il pilote. Avec ce matériel, Paul Dompnier et ses camarades vont essayer désespérément de desserrer l'étau de l'adversaire autour de Dien Bien Phu, sous un feu parfois intense.*

*Après le commandement du "Maine" sur DC-6, il fait l'ESGA, puis commande la Base Aérienne d'Orléans. Il finit sa carrière comme Commandant en second du COTAM. Paul Dompnier a participé activement à l'élaboration de notre "Historique" et disparaît brutalement peu de temps avant l'édition du document, le 13 janvier 1997. C'est pourquoi son nom continuera à figurer à la rubrique des survivants au début de 1997.*

**FEHNER Georges - Né le 25 mars 1921 à Colmar (Haut-Rhin)**  
**(Colonel - Mort en service aérien commandé le 9 mars 1968)**

*Il fut pendant les 25 années qu'il passa dans l'Armée de l'Air, le camarade le plus estimé dans la promotion. Toujours prêt à aider, généreux et dévoué, original et plein d'humour; il est d'ailleurs souvent mentionné dans l'historique de la 43 AFN.*

*En Indochine, en Mauritanie, en Algérie, il a participé avec courage, dynamisme et efficacité aux opérations. Choisi par le Général Ailleret, Chef d'Etat-Major des Armées, comme Chef de Cabinet, il trouve la mort avec son patron, lorsque le DC-6 du GMMTA (actuellement CFAP) percute une colline peu après le décollage de Saint Denis de la Réunion.*

**FERRANDO Henri - Né le 6 décembre 1922 à Constantine (Algérie)**  
**Lieutenant - Mort au champ d'honneur le 20 décembre 1951**

**FERRANDO Pierre - Né le 6 décembre 1922 à Constantine (Algérie)**  
**Capitaine - Mort en service aérien commandé le 24 juin 1953**

*Frères jumeaux, candidats au concours de l'Ecole de l'Air en 1943, tous les deux pilotes de chasse, engagés en même temps dans les opérations d'Indochine, seul leur destin final les sépare.*

*Henri passe plusieurs années en Indochine au Groupe "Alsace", puis au "Corse". Le 20 mai 1951, touché par la DCA, il fait un atterrissage forcé en zone rebelle au Tonkin. Il totalise alors 404 missions de guerre en près de 500 heures de vol. Un record !  
Fait prisonnier, il s'évade en août 51. il est repris 15 jours après, à 20 kilomètres seulement de la frontière laotienne.  
D'après des renseignements fournis par des vietnamiens, il aurait été fusillé fin avril 1952, sans doute après une nouvelle tentative d'évasion.*

*Pierre fait, de 1946 à 1948, deux tours d'opérations en Indochine.  
Gravement blessé en 1947 par le tir des rebelles, il ramène son avion "normalement" à sa base.  
Après trois mois d'hôpital, il repart au combat au GC 1/2 "Cigognes".  
A son retour en France, il effectue une transformation sur avion à réaction, puis est affecté aux Etats-Unis comme officier de liaison auprès des écoles de pilotage où sont formés des contingents de jeunes Français.  
Au cours d'un stage de VSV sur une base d'essais, il se tue en avion le 24 juin 1953.*

*Une promotion de l'Ecole de l'Air (1960) porte le nom d'Henri et de Pierre Ferrando.*

**FRANCHI Jean - Né le 4 octobre 1923 à Alger (Algérie)**  
**Colonel - Décédé le 1er septembre 1985**

*Breveté pilote de chasse aux Etats-Unis, il effectue une brillante carrière dans l'Armée de l'Air, puis au Centre d'Essais enVol et à l'Aérospatiale.  
Son nom reste indissolublement lié à l'avion supersonique "Concorde" dont il est, avec André Turcat, le pilote d'essais. Après la mise en service de l'avion par Air France, Jean Franchi se consacrera à la formation des équipages à Toulouse-Blagnac. Il décèdera de maladie le 1er septembre 1985.*

**HELDT Michel - Né le 9 décembre 1922 à Nogent sur Seine (Aube)**  
**Lieutenant - Décédé le 22 novembre 1967**

*Comme ses camarades bombardiers, il effectue l'OTU (Operationnal Training Unit) à Selfridge, près de Detroit dans le Michigan.  
Là-bas, il lie des liens très étroits avec la fille d'un restaurateur dont l'établissement, le "Lion d'Or", est devenu le quartier général des cadets français.  
Il revient en France à la fin de l'entraînement, mais ne peut supporter la séparation, et retourne épouser sa bien-aimée, à Detroit. Sa permission écoulée, il ne rentre pas en France.  
Porté déserteur, l'affaire s'arrangera au fil des années. Il entamera une carrière d'ingénieur aux Etats-Unis et trouvera la mort dans un accident de voiture le 22 novembre 1967.*

**HOURS Armand - Né le 7 décembre 1922 à Oran (Algérie)**  
**Capitaine - Mort au champ d'honneur le 16 octobre 1956**

Après des séjours opérationnels en Indochine et à Madagascar, Armand Hours est affecté en Algérie comme Commandant d'escadrille d'appui feu et d'observation.  
Il accomplit de nombreuses missions sur Morane 500 et T-6 au-dessus du relief tourmenté et dangereux du Sud Algérien, à la recherche des bandes rebelles.  
Au cours d'une de ces missions son avion, un NAA T-6, lourdement armé, percute le sol.  
Sa disparition sera cruellement ressentie par tous ses camarades, car il était, comme disent les Anglais, "a jolly good fellow".

**LALOUE Guy - Né le 12 mars 1923 à Dra El Mizan (Algérie)**  
**Sous/lieutenant - Décédé le 5 décembre 1945**

Six mois à peine après son retour en France et son affectation au Groupe de Bombardement 2/63 "Sénégal", Guy Laloue décède de maladie.  
Ce sera le premier à quitter la promotion. Beaucoup d'autres vont suivre, et en particulier, dès le lendemain 6 décembre 45, Jacques Margain.

**LETOURNEUR Yves - Né le 1er avril 1924 à Landau (Allemagne)**  
**Lieutenant - Mort en service aérien commandé le 25 novembre 1947**

Après une année passée au Groupe de Bombardement 2/52 "Franche-Comté", Yves Letourneur quitte le "Marauder" pour le "Mosquito", au Groupe 1/3 "Corse" en Indochine.  
Après un tour d'opérations marqué par de nombreuses missions de mitraillage et de bombardement en Cochinchine, il rejoint Rabat-Salé au Maroc.  
Quelques mois plus tard il trouve la mort dans un accident aérien.

**MARGAIN Jacques - le 19 novembre 1925 à Lyon (Rhône)**  
**Lieutenant - Mort en service aérien commandé le 6 décembre 1945**

Le plus jeune de la promotion. Tout nouvellement affecté à la 11ème Brigade de Bombardement stationnée à Mengen en Bavière, il disparaît avec tout son équipage dans l'accident d'un "Marauder", le 6 décembre 1945 dans le Jura.

**MOUGENOT Marcel - Né le 3 septembre 1923 à Oran (Algérie)**  
**Lieutenant - Mort en service aérien commandé le 4 Août 1947**

Après un séjour opérationnel en Extrême-Orient comme pilote de chasse, Marcel Mougenot rejoint Friedrischaffen sur le lac de Constance en Allemagne occupée.  
A la suite d'une panne de badin sur son "Spitfire", il tente d'atterrir mais l'avion devient incontrôlable et s'écrase au sol le 4 Août 1947, tuant son pilote.  
Marcel Mougenot avait épousé une jeune Américaine qu'il avait connue pendant le séjour de la promotion aux Etats-Unis.

**QUINEL Jean-Paul - Né le 16 septembre 1923 à Beja (Tunisie)**  
**Sous-Lieutenant - Mort en service aérien commandé le 30 Août 1946**

*Parcours classique en escadrille d'un jeune pilote de chasse brillant et fonceur, promis à une belle carrière. Hélas, au cours d'un exercice de voltige près de Dijon, la rupture de l'aile gauche de son "Mosquito" ne lui laissera aucune chance.*

**THION Marcel - Né le 1er mai 1920 à Maintenon (Eure-et-Loir)**  
**Sous-Lieutenant - Mort en service aérien commandé le 27 novembre 1946**

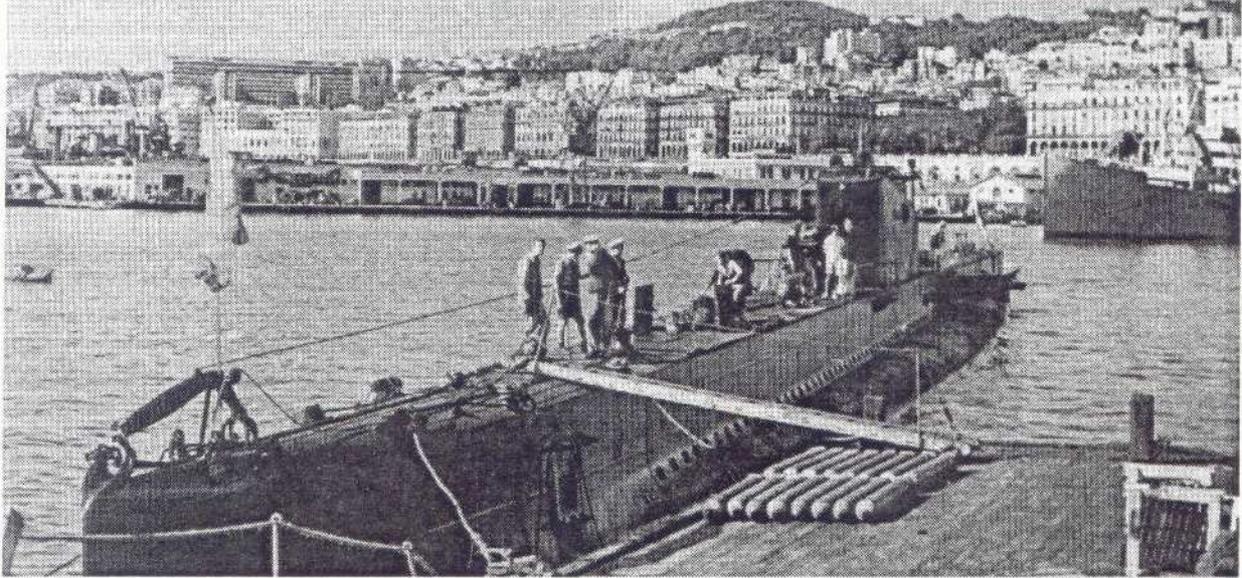
*Le plus âgé de la promotion. Déjà caporal-chef dans l'Armée de l'Air, alors que ses petits camarades sont encore civils à Miliana au début de 1943. Breveté chasseur aux États-Unis, il rejoint en 1945 le Groupe de chasse 1/4. Il trouve la mort lorsque son P-47, peu après avoir décollé de Marignane, heurte l'eau au-dessus de l'étang de Berre, pratiquement sous les yeux de camarades roulant au sol sur leur B-26.*

## APRÈS LE DÉBARQUEMENT DE 1942 EN AFN

### RECRUTEMENT

### D'UNE PROMOTION

### DE L'ÉCOLE DE L'AIR



*Le port d'Alger, fin 1942 - Au premier plan, le sous-marin «Casabianca»*

*qui vient d'échapper au sabordage de la flotte à Toulon*

*Photo (ECPA)*

*Le débarquement allié de 1942 en Afrique du Nord marque un tournant dans la guerre de 1939-45. Ce sera également un tournant pour nombre de jeunes gens vivant là-bas et qui, sous la pression des évènements, vont voir leurs existences bouleversées et prendre parfois des orientations totalement imprévues.*

*Avec une quarantaine d'entre eux, la France qui a repris les armes, va mettre sur pied une promotion de l'Ecole de l'Air.*

**P**our comprendre comment s'est effectué le recrutement de la promotion 43 AFN de l'Ecole de l'Air, il faut remonter à juin 1940. La France vient de perdre une bataille, son territoire est envahi et aux trois quarts occupé. Pour nos concitoyens, c'est l'effondrement. Un sentiment de profond découragement s'installe dans les coeurs. La majorité des Français estime que la défaite est définitive et que le pays ne pourra pas se relever de sitôt.

A cette époque, où se trouvent ceux qui vont constituer notre promotion ? Grosso modo, on peut les répartir en trois groupes : le premier est constitué de ceux qui ont toujours vécu en Afrique du Nord, issus de parents implantés de longue date dans le pays ; le deuxième représente des fils de militaires, ingénieurs, magistrats, enseignants, affectés pour une durée limitée au sud de la méditerranée ; le troisième enfin, ce sont les jeunes qui ont fui la métropole devant l'occupant allemand et qui

se sont regroupés à Alger et à Casablanca, là où ils pouvaient espérer poursuivre leurs études et, éventuellement, participer un jour à la reprise des combats contre l'adversaire.

Ceux-là sont les moins gâtés, car ils ont rejoint l'Afrique du Nord dans des conditions souvent très difficiles, pour se retrouver parfois dans une situation précaire qui les incitera à s'engager lorsqu'ils se trouveront plus tard brutalement coupés de la Métropole.

A cette époque, les uns poursuivent des études normales, d'autres sont déjà dans des écoles spécialisées : c'est l'agriculture pour André Poillot et Jacques Margain. Georges Fehner et Gérard Depardon seront incorporés dans la Marine Nationale après le débarquement allié.



ALGER - Le Boulevard Laferrière

Jean Ducasse, reçu à l'Agro, a été appelé dans les Chantiers de Jeunesse. Georges Chollet après une année de préparation à "Navale", a fait le choix d'un métier : conseiller agricole à la "Maison du Colon" à Oran. D'autres sont déjà sous l'uniforme, tel Maurice Thion, portant des galons de caporal-chef, ce qui lui vaudra le respect de ses camarades au moment de l'entrée à l'Ecole de l'Air.

A la fin de 1942, les événements se précipitent. Le 8 novembre, c'est le débarquement des forces anglo-américaines sur les rivages d'Afrique du Nord. Le 11, les Allemands franchissent la ligne de démarcation et occupent la totalité de ce que l'on appelait la zone libre.

Puis l'Africa Korps pénètre en Tunisie. De violents combats s'engagent et une ligne de front s'installe aux confins algéro-tunisiens.

Les Français d'Afrique du Nord sont l'objet d'une mobilisation massive. Les Chantiers de Jeunesse sont intégrés dans les unités des armées de terre, de l'air et de la Marine. A l'est, les Forces Françaises Libres qui viennent de se battre à Bir Hakeim et à El Alamein aux côtés des Britanniques, accroissent leur pression sur l'adversaire, pendant que Leclerc marche sur le Fezzan et Tripoli.

L'armée française qui vit depuis 1940 dans l'attente de la revanche, se reconstitue et se réarme, avec une forte participation de musulmans d'Algérie et du Maroc. Très vite, dans l'enthousiasme, elle reprend le combat sur le front tunisien au côté des forces anglo-américaines. Dans cet effort de remise sur pied de notre armée et de son encadrement, le Gouvernement Provisoire qui s'est installé à Alger, décide aussitôt d'organiser des concours pour les trois grandes écoles militaires que sont Saint Cyr, l'Ecole Navale et l'Ecole de l'Air.

C'est ainsi que deux centres de préparation à l'Ecole de l'Air sont mis sur pied, l'un replié à Miliana (130 kms à l'ouest d'Alger), à l'abri des bombardements fréquents que subit la capitale de la France en guerre, l'autre à Casablanca. Ces deux centres de préparation représentent un total d'environ cent-vingt candidats dont les uns sont civils et les autres militaires, regroupés dans ce que l'on appelle des P.P.E.A (Pelotons Préparatoires à l'Ecole de l'Air), ou candidats libres tels G. Depardon qui bénéficie de son admissibilité à l'"Air" en 41 et 42. Un premier examen probatoire sera organisé, qui va entraîner l'élimination d'une quantité à peu près équivalente d'autres candidats

## A MILIANA

**A** Miliana, les deux classes préparatoires ont été installées à l'Ecole Normale de jeunes filles où nos camarades "civils" sont pensionnaires. Les militaires, quant à eux, sont logés dans des chambres à quatre dans la caserne des tirailleurs où les conditions de vie sont assez spartiates. Au début, l'apport en protéines nécessaires à la poursuite de leurs études, est constitué en grande partie par les charançons bien gras des fèves et des pois cassés qui constituent la base de leurs repas. Par la suite la qualité sera améliorée et un régime "sous-officier" sera accordé en matière de nourriture, le commandement n'étant pas resté insensible à la nécessité de soutenir l'effort intellectuel. Après le rapport, c'est le regroupement en rangs par trois

et le départ au pas cadencé, les cahiers sous le bras, vers l'école qui se trouve à cinq cent mètres environ. L'hiver est très froid, car nous sommes en altitude (800 mètres). Nous verrons d'ailleurs plusieurs chutes de neige, et comme

### FÂCHÉ AVEC LA GRAMMAIRE

*L'encadrement est constitué du Lieutenant Willemin et du Sergent Dupré. Chaque jour au rapport, avant de faire l'appel, celui-ci demande : "Tout le monde sont là?"*

*Naturellement "Tout le monde se marrent"... On aura beau gentiment lui expliquer qu'il se trompe, il n'en démordra pas, et continuera jusqu'au bout à malmener la grammaire française*

nous n'avons droit à aucun chauffage, ni à la caserne ni à l'Ecole Normale, nous allons quelque peu souffrir des rigueurs de la mauvaise saison.



19 — MILIANA. — Vue prise de la Pointe des Blagueurs. — ND Phot.

Heureusement, très vite le printemps est de retour, et avec lui une profusion de fleurs et d'excellentes cerises. Nous pouvons faire alors, le dimanche après-midi, d'agréables promenades dans les environs et spécialement à la "Pointe des blagueurs" d'où l'on peut admirer une perspective magnifique sur la plaine du Chélif et sur la cité d'Affreville en contrebas.

### UNE CASERNE DE TIRAILLEURS

*Les générations actuelles ne peuvent imaginer ce qu'était une caserne de tirailleurs de l'époque : faut-il rappeler les invasions de poux, la presque noyade par une nuit sombre d'un des nôtres, dans la fosse à merde de la dite caserne, les conditions d'études et de couchage par quatre dans des turnes minuscules, etc...?*

*Le héros de cette aventure merdique n'avait pas intégré au concours, mais je l'ai retrouvé à Air France où il a terminé comme Commandant de bord sur Boeing 747.*

*J. Ducasse*

Mais la chaleur revenue va aussi libérer les punaises de leur engourdissement hivernal. Un combat s'engage alors pour faire reculer l'envahisseur. Dans les couloirs, des feux de papier journal sur lesquels nous faisons passer les châlits et les pieds de châlits, nous permettront d'obtenir un certain répit.

Au fur et à mesure que la belle saison s'avance, la chaleur devient plus forte et même suffocante dans nos chambres. L'un d'entre nous qui fera plus tard partie de la promo, fait la grande joie de ses camarades en se baladant complètement à poil à l'intérieur de la caserne, avec seulement une paire de

brodequins 17 aux pieds!

C'est à la fin de nos cours que nous verrons apparaître Pol Donné qui vient de passer par l'Espagne, et qui nous arrive, en pleine forme malgré les épreuves qu'il vient de subir, avec déjà un sac d'histoires à raconter.

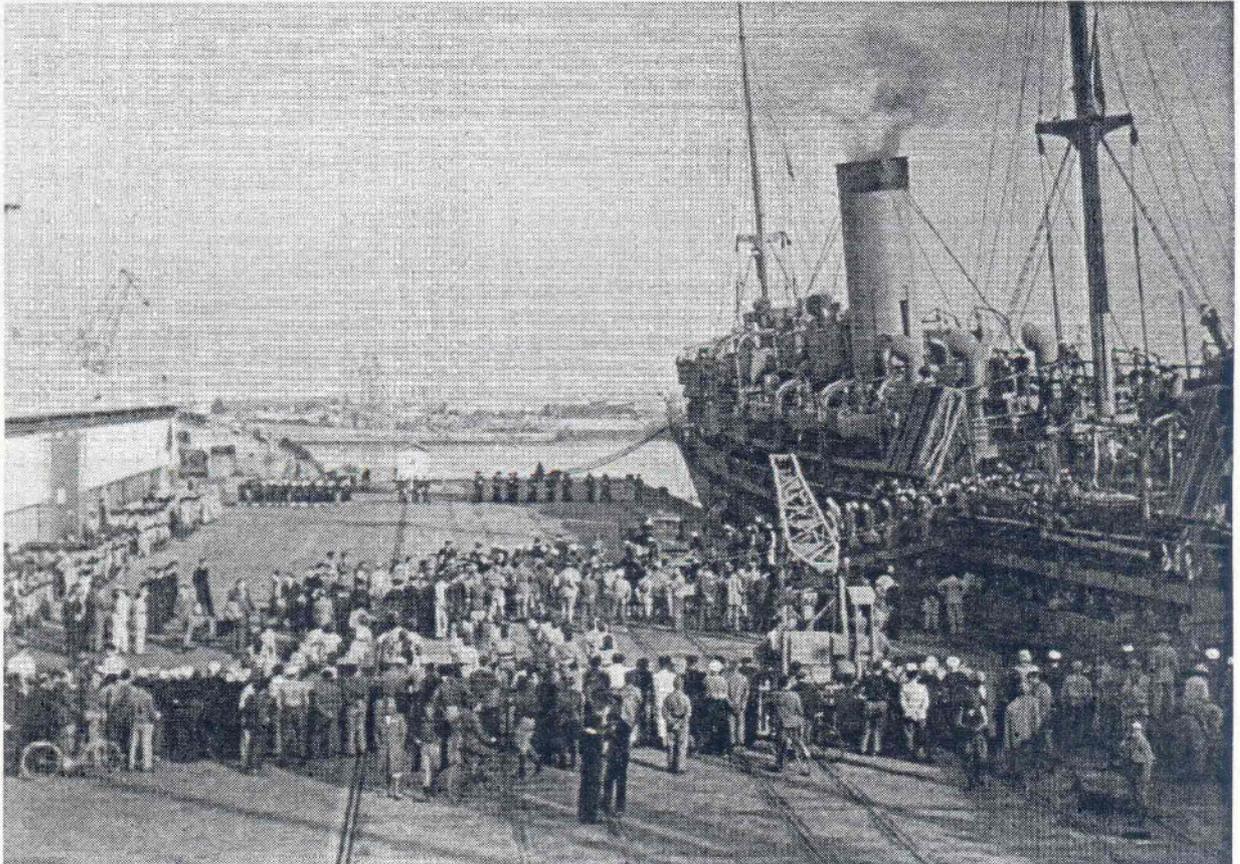
### LA GRANDE RANDONNEE DE POL DONNÉ

Avant d'arriver parmi nous à Miliana, le 25 mai 1943, Pol Donné, dit Popol, aura vécu une tranche de vie fort agitée

Il quitte en effet Charleville le 12 mai 1940 sous les bombes, et arrive à rejoindre Clermont-Ferrand où il entre en hypotaube. Puis en 1941, le voilà à Lyon où il prépare Navale et l'Air. En 1942, il est arrêté dans une manifestation anti-allemande, emprisonné quinze jours, et libéré juste avant le concours, auquel il sera malheureusement recalé.

Puis c'est l'invasion de la zone libre. Pol décide alors de rejoindre les Forces combattantes et, le 28 novembre, il part avec un camarade israélite polonais vers Perpignan où il entre en contact avec un dirigeant des réseaux catalans. C'est avec fierté qu'il apprend que celui-ci est "carolopolitain" comme lui. Celui-ci, qui fait la liaison avec les réseaux de résistance, va le faire passer en Espagne.

Le 4 décembre à 4 heures du matin, c'est le départ à travers bois avec cinq compagnons. Pol est le seul capable de s'orienter à l'aide des étoiles. Il guide ses amis vers le territoire espagnol.....



*Une arrivée de transfuges à Casablanca*

*Photo (ECPA)*

## LA GRANDE RANDONNÉE DE POL DONNÉ (suite)

.....Une fois en Espagne, le groupe est rapidement repéré par des gardes civils. Après diverses péripéties angoissantes et une tentative des gardes de ramener les prisonniers à la frontière, ceux-ci leur faussent compagnie. Pol est accompagné de deux camarades et après avoir essayé sans succès de prendre un train en marche, il se retrouve seul. Il sera ramassé à nouveau par des gardes civils dans un train, la nuit, à proximité de Gérone et va se retrouver en prison dans cette ville, la boule à zéro. Avec 60 compagnons, il est ensuite expédié, menotté par deux, à Miranda de Ebro. En dehors d'un café au départ, on ne leur donnera rien à manger : le voyage va ainsi durer trois jours!

Pol restera à Miranda du 14 février au 29 avril 1943, période au cours de laquelle les prisonniers vont faire la grève de la faim pendant une semaine. Le 30 avril, échangé contre des sacs de blé, Pol est enfin libre. Convoyé par l'ambassade de Grande-Bretagne, il choisit de rejoindre l'Afrique du Nord. Arrivé à Alger le 19 mai, il apprend le lendemain qu'un concours de l'Ecole de l'Air va avoir lieu. Il passe donc sa visite P.N., puis après s'être engagé à Blida, rejoint Miliana juste à temps pour le concours du 31 mai.

P. Donné

## A CASABLANCA

**A** Casablanca, les candidats suivent leurs cours au Lycée Lyautey, les militaires logeant au Camp Cazes sous la ferme autorité du Capitaine Bouyer et de l'Adjudant-chef Monat. Ils sont rassemblés dans une grande chambrée avec le caporal-chef Maurice Thion comme chef de chambre. Du lundi au vendredi, un camion les transporte matin et soir pour suivre les cours.

A noter, parmi les élèves de Math Spé., la présence de Ben Barka, fort en maths, et dont

*Une partie du lycée abritait des WACS. Leurs salles de douches se trouvaient juste en face du bâtiment des classes et quand elles se promenaient, seins nus devant leurs fenêtres, le calcul différentiel passait mal.*

*En éducation physique, nous étions également gâtés, car nous avions comme professeur une jeune femme appelée «Paulette» et qui avait beaucoup de charme...*

*J. Humbert*

la fin tragique défrayera beaucoup plus tard la chronique.

Le Capitaine Bouyer, ancien des tirailleurs, passé dans l'Armée de l'Air, est une véritable figure. Conducteur d'hommes né, il a un sens aigu de l'ordre et de la discipline et n'hésite pas quand il le faut à pousser de violents coups de gueule contre les fautifs qu'il assassine verbalement, pendant que l'assistance se régale du spectacle.

Le Capitaine Bouyer est chargé d'organiser les départs des stagiaires aux Etats-Unis. Heureusement pour nos camarades, il est trop occupé dans ses fonctions pour leur créer des ennuis.



Casablanca - La place Lyautey

Malgré tout, deux d'entre eux vont se retrouver la "boule à zéro" pour s'être fait prendre à faire le mur. Sans doute, avaient-ils

estimé que la permission qu'on leur accordait de sortir librement le samedi et le dimanche n'était pas suffisante?

## APRÈS LE CONCOURS

**L'**écrit du concours commence le 28 mai et dix jours plus tard les admissibles passent l'oral. A Miliana, parmi les interrogateurs de l'oral, on compte Louis Joxe, pas encore très connu mais qui fait partie de l'entourage de de Gaulle. Il nous fera passer les épreuves de

géographie. Après cette période de tension intellectuelle, les candidats militaires sont récompensés par une permission de dix jours, à l'issue de laquelle ceux de Miliana rejoignent le dépôt du personnel de Blida et ceux de Casablanca le dépôt de Médiouna.

A Blida, on loge tout le monde dans une école maternelle dont trois salles de classe ont été réservées à cet effet, chaque salle contenant une cinquantaine de lits "Picots" bien serrés, si serrés d'ailleurs qu'un certain nombre d'entre nous préfère aller dormir par terre, sous le préau de l'école. Evidemment, ne disposant pas de meuble de rangement, chacun enferme ses affaires dans son sac cachou placé sous le lit. Ce sac que l'on appelle "gazogène" pour la ressemblance qu'il a avec le système à combustion de bois utilisé alors par les quelques rares voitures qui roulent encore.

Chacun prend la garde à son tour à la porte de l'école, début d'apprentissage de notre futur métier militaire. En dehors des corvées, nous n'avons rien à faire et nous tuons le temps comme nous pouvons.

Nous sommes placés sous la haute autorité du Commandant Marty. Tous les deux ou trois jours, celui-ci passe une inspection. Sanglé dans son uniforme, il porte beau et laisse planer son regard bleu sur notre installation miteuse. Mais sachant que nous venons de passer un concours d'entrée dans une école d'officiers, il nous marque malgré tout une certaine considération.



*Les Généraux Giraud, de Gaulle et Catroux devant le Monument aux morts à Alger en 1943  
Photo (ECPA)*

### "CEDANT ARMA TOGAE"

Pour le quotidien, nous nous trouvons directement sous les ordres du Caporal-Chef Abd El Sadok, militaire dans l'âme et qui veille farouchement à l'application des consignes.

*Lits au carré, balayages de chambrées, nettoyages de chiottes se font tambour battant, jusqu'au jour où, stupeur, Abd El Sadok désigne une demi-douzaine d'entre nous pour ramasser à la main une multitude de bouts de papiers que des enfants, encore à l'école, ont répandus dans la cour pour s'amuser.*

*Nous nous exécutons. C'est alors que l'institutrice nous apercevant dans l'attitude des glaneuses de Millet, s'insurge et nous demande de nous arrêter. "Il faut les laisser continuer", dit Abd El Sadok "Non, il n'en est pas question", lui réplique celle-ci d'un ton sec.*

*Devant tant d'autorité, Abd El Sadok, désarçonné, abandonne la partie, pour notre plus grande joie. "Cedant arma Togae" auraient dit les Romains. En tout, une utile leçon pour nous qui nous engageons dans une longue carrière militaire.*

### UNE GARDE À "LA PATTE DE CHAT"

*La maison close dont nous devons assurer la garde est située dans un quartier très ancien aux ruelles étroites, de véritables venelles, à quelques centaines de mètres de l'école qui nous sert de cantonnement. La maison s'appelle "La patte de chat", tout un programme...*

*Nous partons, constitués en escouade, le fusil sur l'épaule, sous la direction d'un sergent réserviste qui n'a rien d'un guerrier. Nous non plus d'ailleurs. A "La patte de chat" l'accueil est sublime. Après avoir déposé nos armes, nous nous asseyons sur des chaises et sirotons des bières que "la mère maquerele" nous offre généreusement.*

*La matrone essaye d'accélérer le mouvement dans le troupeau de ses clients. "Allons messieurs, dépêchez-vous, montez!" Nous observons la scène avec intérêt. Quelques filles viennent tourner autour de nous : "Pour vous ce sera gratuit!". Nous restons de glace. Nous n'oublions pas non plus que nous sommes en service...*

*En fait, la grande distraction, c'est de chronométrer la durée des passes et de voir qui sera le champion ou plutôt la championne qui arrivera à se débarrasser le plus vite possible de son partenaire. Nous avons vite fait de nous apercevoir que c'est aux tirailleurs algériens que l'on impose les passes les plus courtes (un certain racisme sans doute de la part des filles qui sont toutes européennes). L'un d'entre eux est chronométré à 1min 45sec. Pas mal, non?*

*Tout à coup, un incident. La lourde porte de l'entrée s'entrouvre et des parachutistes britanniques, légèrement éméchés, le béret sur l'épaule et la dague au côté, essayent de pénétrer. Une fille leur explique que ce n'est pas leur jour. Ils ne comprennent pas le français. Le ton monte, devient violent. Le sergent s'alarme et soudain s'écrie : "à la garde! baïonnettes au canon!". Nous bondissons sur nos armes et essayons maladroitement de fixer la baïonnette sur "l'embauchoir à quillon". Puis nous élançons avec à la main un engin long comme une canne à pêche, totalement inutilisable dans un espace aussi restreint.*

*Aussitôt, tout se calme, non pas que notre détermination apparente ait été dissuasive en quoi que ce soit. Nous n'aurions rien pu faire. Nous risquions même de nous faire embrocher. En fait, ce sont les assaillants qui se rendant sans doute compte du ridicule de la situation, préféreront ne pas insister.*

Autre responsabilité délicate que l'on nous confie pendant cette courte période à Blida, la garde dans les maisons de tolérance ...!

Nous attendons ainsi dans l'ennui et la morosité, lorsqu'un matin une porte claque et surgit Georges Fehner, une liste à la main. Le doigt tendu, au comble de l'exaltation, il va vers l'un et l'autre : "toi tu es reçu, toi aussi, non toi tu es collé, toi tu es reçu, toi tu es collé" et ainsi de suite. Où a-t-il eu cette liste? Personne ne s'en souvient plus.

En tout cas, voilà comment ceux de Miliana apprendront que pour la future promotion de l'Ecole de l'Air, on a retenu quarante candidats qui devront rejoindre au plus tôt Marrakech. Ceux qui n'ont pas réussi à passer l'oral auront au moins la consolation de partir en Ecole d'Officiers de Réserve(1). Quant à nos camarades "civils", les résultats du concours une fois connus, ils seront envoyés à Blida où, après trois jours passés dans les halles pour causes de formalités d'incorporation, ils nous rejoindront à l'école maternelle.

C'est alors que le Commandant Marty aura une idée plutôt saugrenue. Chacun d'entre

nous porte en effet une chemise bleue ou kaki (élimée bien sûr), selon le hasard des distributions au magasin d'habillement. Marty décide alors de faire mettre en bleu les futurs poussins et d'imposer le kaki aux autres. Il

#### SUR UNE BANQUETTE DE TRAIN

*Après le concours, nous avons eu une permission. De Casa à Philippeville, j'ai mis dix jours en train et huit au retour auxquels s'ajoutaient huit jours de permission. Le voyage s'est fait dans les mêmes conditions que celui des camarades de Miliana. C'est dans un journal trouvé sur une banquette du train que j'ai appris mon admission! C'est cette longue absence qui a fait que je n'ai rejoint Around que bien après les autres.* G. Chollet

s'ensuit alors entre nous un échange compliqué de chemises qui aurait été du plus haut comique si les circonstances avaient été autres.

En fait, la mine contrite de certains de nos camarades collés va rendre cette opération embarrassante et même pénible. Entre nous, c'est un peu la gêne qui s'est installée. Le cercle des amitiés d'hier va-t-il résister à ce départ vers des destinées différentes?

### LE DÉPART POUR MARRAKECH

**L**e 11 juillet, nous sommes mis en route vers Marrakech par voie ferrée, et par conséquent embarqués à la gare de Blida dans un wagon de marchandises du type "Hommes 40 - Chevaux en long 8". Nous emportons avec nous des rations pour six jours environ qui se composent de boîtes de conserves : corned-beef, sardines, confiture et également des boules de pain (3kgs).

Dans le wagon qui nous est affecté, nous nous sentons à l'étroit. Aussi avons-nous tôt fait de nous égailler sur les wagons plats voisins, plus aérés, car il fait une chaleur étouffante. Malheureusement sur ces wagons plats, on reçoit beaucoup d'escarbilles dont nous essayons de nous protéger comme nous pouvons. Pour dormir la nuit, nous nous confectionnons donc chacun, avec une couverture, une espèce de tente, mais avec l'accumulation de la fumée, nous nous réveillons le matin noirs comme des charbonniers.

La voie ferrée qui nous conduit au Maroc est à voie unique, car à la conférence d'Algésiras en 1906, les Anglais avaient exigé que nous ne construisions en Afrique du Nord que des chemins de fer à voie unique. Aussi, le trafic ferroviaire s'écoule-t-il très lentement et difficilement en raison de l'acheminement d'un important matériel militaire vers l'est en vue de la préparation d'un débarquement futur en Italie et de l'évacuation vers l'ouest des prisonniers de l'Afrika korps que l'on ramène de Tunisie vers Casablanca et les Etats-Unis.

Nous avançons donc par étapes très courtes de 60 kms, entrecoupées de haltes où nous passons des heures à attendre sur des voies de garage. Nous regardons passer en sens inverse les convois chargés de matériels flambant neufs accompagnés de personnels de l'armée américaine, prospères, repus, et qui face à notre misérable situation nous donnent bien l'image de fils d'une grande nation conquérante.

(1) Les candidats collés seront intégrés au 4ème détachement USA et quelques-uns participeront à la fin des opérations en Europe.

Cependant, comme nous, ils se nourrissent de conserves, mais d'une autre qualité que nos maigres sardines. Aussi les voies sont-elles jonchées de boîtes, de bouteilles, de papiers, de cartons et de détritiques divers. Les arrêts des gares sont d'une saleté repoussante, remplis d'immondices. Plus personne ne s'occupe de rien, tant les quelques responsables de l'entretien que l'on aperçoit ça et là semblent dépassés par l'immensité des tâches à accomplir.

Pour nous le gros problème est celui de l'eau. Où trouver des boissons fraîches? C'est quasiment impossible. Nous essayons aussi désespérément de nous débarrasser de la suie et de la crasse qui, mêlées à la transpiration, nous collent à la peau! Il fait plus de quarante degrés dans la plaine du Chélif. Parfois nous avons la chance de tomber sur une station de ravitaillement en eau pour locomotives. Nous réussissons même à nous baigner dans un château d'eau d'une gare de l'Oranais, à Sainte Barbe du Tlélat, mais les cheminots

vont rapidement nous faire déguerpir.

En dehors de cela, c'est la liberté la plus complète. Il arrive que certains d'entre nous, partis en éclaireurs dans un bled à proximité duquel le train s'est arrêté, ne reviennent pas à temps au moment où le convoi redémarre. Qu'à cela ne tienne, ils prennent un train suivant et tout le monde finit par se retrouver...sur une voie de garage.

**Le 14 juillet** nous franchissons la frontière du Maroc. C'est bien ce jour-là, il n'y a pas d'erreur, car à la mairie d'Oujda, c'est la fête. On donne un bal où quelques uns d'entre nous vont passer un moment agréable et même faire quelques sympathiques rencontres.....

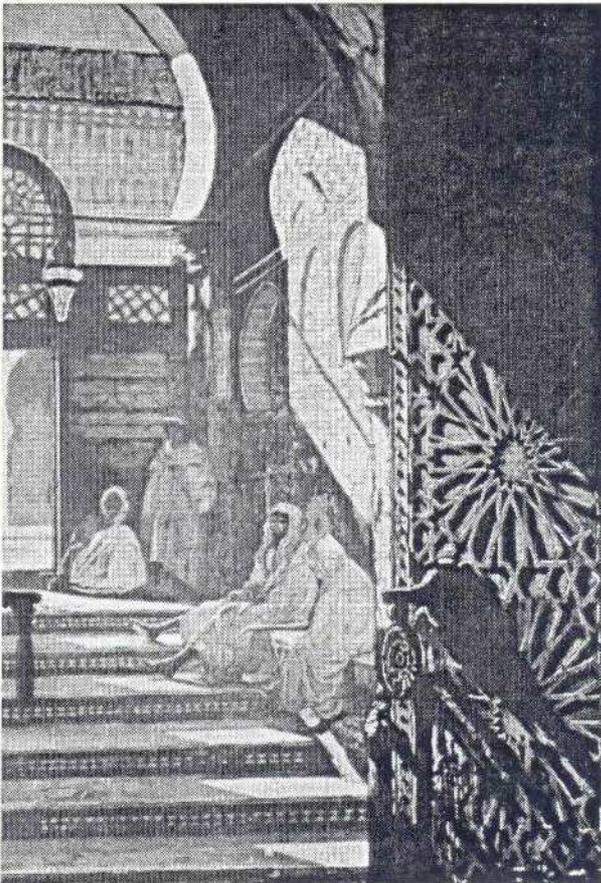
Évidemment, nous faisons plutôt crasseux avec nos treillis de lin blanc maculés de charbon, nos brodequins 17 à gros clous, nos larges ceinturons de cuir et nos minuscules bérets vissés sur la tête. Mais nous sommes riches de nos vingt ans et de nos frimousses avenantes. Cela rachète le reste....



*Pendant ce temps, le 14 juillet 1943 à Alger Photo (ECPA)*



*Les Souks de Fez*



*Meknès - Entrée d'une mosquée*

Et puis le train, auquel on a accroché quelques wagons de prisonniers, repart vers Fez et Meknès. En abordant la trouée de Taza, le relief devient beaucoup plus accidenté, la pente s'accroît. Le train ralentit et entre dans une série de tunnels. C'est là que va se produire un incident, car nous sommes à proximité de la frontière du Maroc espagnol.

#### *UNE TENTATIVE D'ÉVASION À TAZA*

*Guy Laloue et Albert Pestre, postés dans une guérite de serre-frein d'où ils peuvent mieux admirer le paysage, voient tout à coup, au sortir d'un de ces tunnels, deux officiers allemands accroupis sur le marche-pied de la voiture qui les précède, laquelle est bourrée de prisonniers. Les deux lascars, munis de petits sacs à provisions, attendent de façon évidente un ralentissement suffisant pour sauter du train et faire la belle vers l'Espagne où ils pensent que, sans aucun doute, Franco va les accueillir à bras ouvert. Nos deux amis se font passer des fusils 86-93 et après les avoir armés, couchent en joue les deux Allemands qui, plutôt que de recevoir une balle dans la peau, préfèrent regagner prestement leurs places dans le wagon. A partir de ce moment-là et jusqu'à la fin du défilé de Taza, nous verrons devant nous à chaque passage de tunnel, un wagon hérissé de bras de gardiens brandissant des baïonnettes.*

La traversée du Maroc va se faire ensuite sans problème. Avec l'influence du climat atlantique, il fait moins chaud. Et puis nous allons faire quelques arrêts touristiques très appréciés dans ces villes superbes que sont Fez et Meknès.

# NOS ÉTAPES

## EN AFRIQUE DU NORD

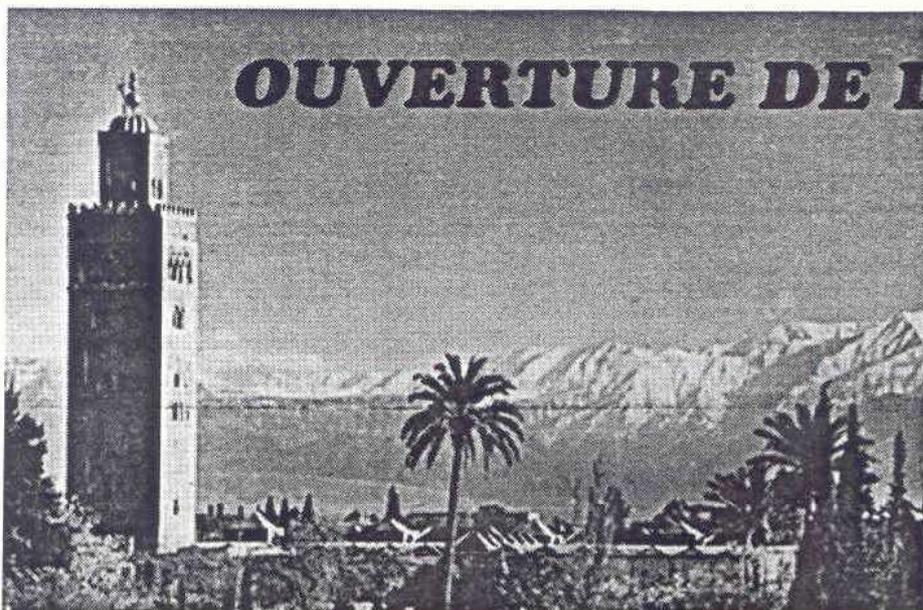




*Le Commandant Dartois  
Commandant l'Ecole de l'Air*



*L'Etat-major de l'Ecole à Around (Haut Atlas Marocain)*



# OUVERTURE DE L'ÉCOLE

A

**MARRAKECH**

**20 JUILLET 1943**

MARRAKECH - La Koutoubia et l'Atlas

*Au Maroc, c'est une formation rapide et intensive qui nous attend, d'abord dans l'Atlas où l'on va nous emmener faire notre peloton de caporal. Nous allons véritablement en "baver".*

*Nous reviendrons ensuite à Marrakech pour acquérir les notions indispensables à l'exercice de notre futur métier de navigant de combat. Cette période sera celle de notre éveil à la vocation aéronautique, en même temps que nous nous ouvrirons aux réalités de l'Armée de l'Air. Une excellente mise en forme, avant d'affronter les obstacles de notre entraînement aux Etats-Unis.*

**L'**arrivée à Marrakech a lieu le 17 juillet de grand matin, vers 7 heures. Avec le soleil qui se lève, c'est la couleur ocre qui constitue la dominante de nos premières impressions. La chaleur commence déjà à monter, elle sera torride en milieu de journée.

On nous emmène à la base. Avec nos camarades de Casablanca arrivés le lendemain, nous serons trente-six dans un premier temps. Quelques jours après débarquent les Tunisiens : René Blanc, Michel Heldt et Jean Laffineur. Quant à Georges Chollet, c'est à Around qu'il nous rejoindra.

C'est le **Commandant Michaud** qui préside au premier accueil. Il nous impressionne avec son profil d'aigle, ses yeux bleu acier et

son visage sévère sous la visière d'une casquette enfoncée bien droit sur la tête.

L'école est commandée par le **Commandant Dartois**, qui a joué un rôle important dans le débarquement allié en Afrique du Nord, en collaboration avec le Général Clarke.

L'état-major compte également le **Commandant Hamel**, le **Commandant Ladouce**, puis nos chefs de brigade: les Capitaines Le Bouëdec, de Villaret, de Villepin et le Lieutenant Bizet. Nous avons aussi un médecin, le Capitaine Gaubens et un Aumônier, le Lieutenant Harmel, père blanc et en même temps pilote de chasse. Enfin, l'encadrement est complété par trois sous-officiers, chargés de la discipline et des sports : l'Adjudant-Chef Habermacher, le Sergent-Chef Rateau, et le Sergent Brion.



Le Cdt Michaud

Trois de nos anciens, passés par l'Espagne, sont également présents. Il s'agit de François de Saxcé, Philippe Boutan et Jean-Pierre Chabot. Et tout de suite, le bahutage commence. Il sera limité à une semaine par le commandement. C'est assez pénible, mais on accepte sans trop rechigner.

La présence de deux jumeaux, Pierre et Henri Ferrando, dans une même promo, présente un phénomène assez rare. Nos anciens vont en profiter pour en faire un peu leurs têtes de turc. Ils leur badigeonneront en particulier le nombril, en bleu pour l'un, en rouge pour l'autre, "pour les distinguer", nous disent-ils.

## 20 JUILLET, DATE OFFICIELLE DU DÉBUT DES COURS

**E**n fait rien d'important ne se passe au cours de cette journée en dehors du discours d'accueil du Commandant Dartois. Nous subissons les inévitables formalités administratives, les visites médicales et bien sûr les piqûres, le TABDT en particulier qui oblige à garder la chambre à jeûn pendant une journée. Georges Fehner, déjà immunisé au



*Le Cdt Hamel*

cours de son passage dans la marine, nous ramène gentiment des cornes de gazelle que nous mangeons bien sûr, malgré les interdictions. On prend également nos mensurations pour la réalisation de nos uniformes : Ce sera la gabardine bleue d'hiver pour les cérémonies et les sorties, et pour l'été une tenue de grosse toile blanche qui se compose d'un short et d'une chemise que l'on porte avec d'épaisses chaussettes de laine écrue et des "nails" en cuir arabe dont la semelle a été découpée dans de vieux pneus de voiture.

## LE DÉPART POUR AROUND

**Q**uelques jours après, nous sommes mis en route en direction de l'Atlas, vers le

sud. Nous partons pour un camp de montagne en altitude faire nos classes dans un bled qui



*Vue de Tizin M'zic depuis notre campement*

s'appelle Around. Le trajet s'effectue avec un véhicule qui nous dépose à Asni, à l'endroit où la route se termine, c'est-à-dire aux premiers contreforts de la montagne. Ensuite, chargés comme des baudets, nous partons à

pied à l'assaut des pentes par une route de terre étroite, en coupant parfois à travers les oueds. Nous sommes conduits par nos chefs de brigade. La promo a en effet été répartie en quatre brigades.

**Première Brigade :**

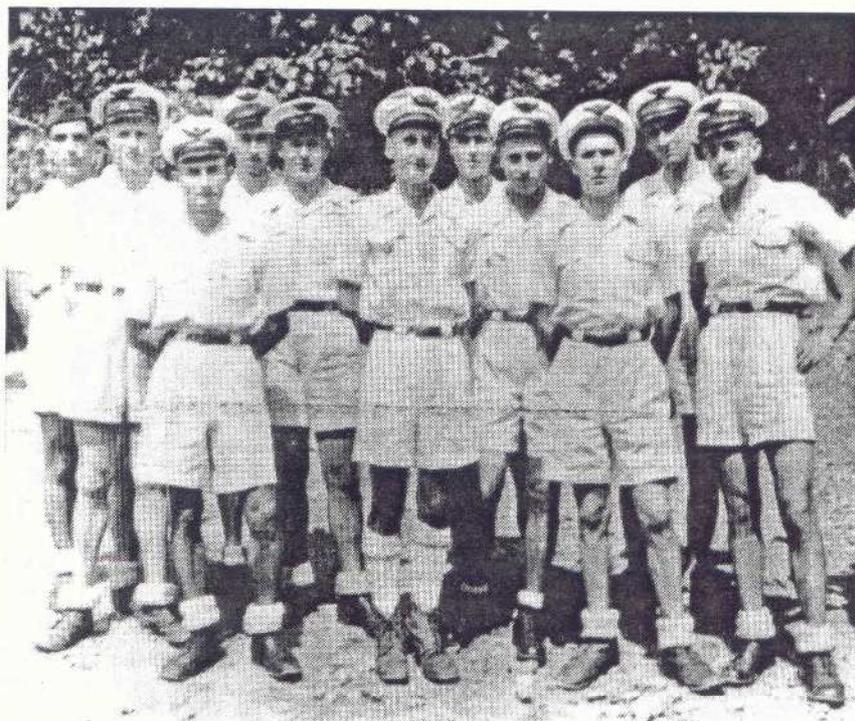
*R. Antiphon, M. Mougenot, Cl. Sevestre, G. Turpault, G. Chollet, Capitaine de Villepin, J. Laffineur, Ph. Boutan-Laroze (42), H. Atlan, J. Ducasse, R. Despouy.*

A. Hours n'est pas sur la photo.



**Deuxième Brigade: JP. Chabot(42),**

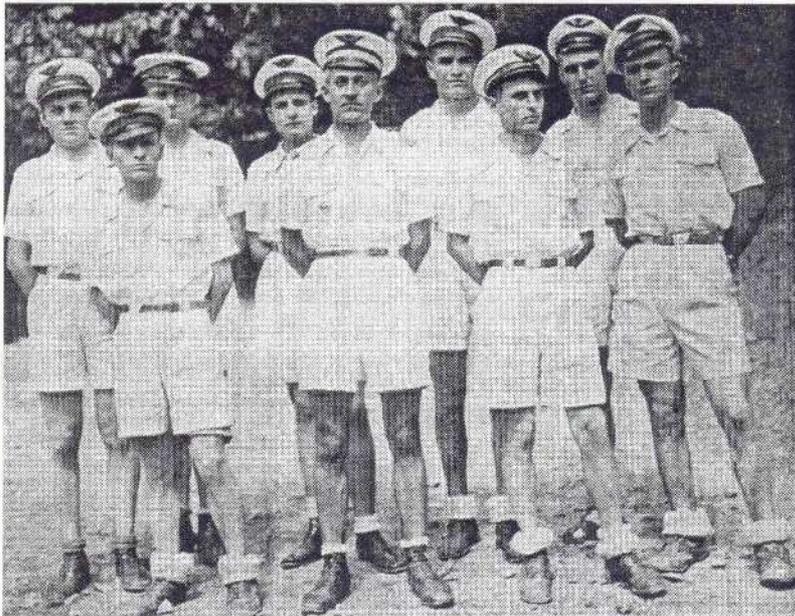
*P. Donné, G. Lescure, A. Poillot, R. Blanc, Capitaine de Villaret, A. Pestre, A. Mathiot, A. Bar, P. Bonnet, G. Fehner, R. Clément.*





**Troisième Brigade**  
*JP. Quinel,*  
*J. Margain,*  
*P. Chauvineau,*  
*L. Campocasso, (4e.B.)*  
*G. Depardon,*  
*M. Thion,*  
*M. Heldt, (4e.B.)*  
**Capitaine**  
**Le Bouëdec**  
*P. Ferrando,*  
*P. Briffe, G. Laloue,*  
*J. Carrier,*  
*Y. Letourneur, (4e.B.)*  
*J. Humbert,*  
*P. Dompnier.*

*F. de Saxcé (42)*  
*n'est pas sur la*  
*photo.*



**Quatrième Brigade :**  
*J. Franchi, J. Brit, P. Vendeuil,*  
*H. Ferrando,*  
**Lieutenant Bizet, Ch. Mesnard,**  
*L. Campocasso, M. Heldt, Pairraud.*

*Y. Letourneur et M. Maumejean*  
*ne sont pas sur la photo*

## **NOUS FAISONS NOS CLASSES**

**A** Around, nous allons passer deux mois au cours desquels nous serons soumis à une instruction militaire intensive. On va nous en faire "baver".

A flanc de coteau, au milieu des eucalyptus et

des noyers, un plateau a été aménagé sur lequel on a planté des tentes "marabout". Un bâtiment en dur sert de cuisine et de dépôt de matériel. Il y a deux tentes par brigade. À l'intérieur des paillasses sont disposées en étoile.

En contrebas, un petit oued laisse entendre le bruissement agréable de son eau.

Nous nous mettons au travail. Nous apprenons le règlement de discipline générale, surtout la page 312 que nous devons savoir par coeur : "La discipline faisant la force principale des armées, il importe que tout supérieur obtienne de ses subordonnés une obéissance entière et de tous les instants"... Nous faisons du maniement d'armes, apprenons à démonter et à remonter notre fusil "Lebel 86-93"...



H. Altlan, R. Antiphon, A/C Habermacher

Au-dessus du camp a été aménagé un champ de tir à 200 mètres où nous allons nous entraîner. Dans la nuit noire, nous prenons chacun à notre tour la garde, le Commandant Michaud venant régulièrement vérifier que la sentinelle connaît bien ses consignes et qu'elle ne s'est pas endormie. Le Commandant

Michaud nous mène la vie dure, les exercices sont éprouvants : attaques à l'assaut des pentes avec masque à gaz sur le visage et interdiction de le retirer, particulièrement difficile pour celui qui a été désigné pour porter le fusil-mitrailleur. Les jours d'arrêts pleuvent.

*Les jours d'arrêts de rigueur se passent couché sous une tente individuelle (le tombeau). C'est très inconfortable, la tête et les pieds ne doivent pas dépasser de la tente. De temps en temps une promenade hygiénique, mais sous escorte d'un camarade de semaine en armes. G. Depardon*

## AU SOMMET DU TOUBKAL

**M**ais ce sont les marches en montagne que nous redoutons le plus. On nous réveille au milieu de la nuit, on nous fait mettre en tenue de campagne (sac au dos, fusil en

bandoulière, casque de liège sur la tête) et, notre repas de la veille à peine digéré, abrutis de sommeil, nous voilà partis à l'escalade des sommets de l'Atlas.

*Au début les marches se font par brigade. Ce n'est qu'à la fin du mois d'Août qu'aura lieu la première marche en promotion avec tout l'encadrement. Elle durera deux jours. Un après-midi, le capitaine Gaubens arrive derrière la deuxième brigade en haut d'une colline escaladée difficilement à travers bois. Voyant René Blanc boire, il lui demande de lui passer sa gourde. L'autre, tout penaud lui répond : "C'est du vin, mon Capitaine". Cri d'horreur du médecin qui déclare : "C'est insensé, vous n'arriverez pas à l'étape ce soir". R. Blanc termine normalement la marche. Deux heures plus tard, notre médecin apparaît à l'horizon en clopinant. Il n'a plus son sac, un de nos camarades l'accompagne avec deux paquetages sur le dos! P. Donné*



Bivouac au refuge du Neltner (3100m)

Le point d'orgue sera, le 28 août, l'ascension du Toubkal qui culmine à 4165 mètres .



Le Commandant Michaud nous fait démarrer, en tenue de campagne, à une heure de la nuit qui devrait nous permettre de présenter les armes sur la cime, au moment où le soleil se lèvera sur l'horizon. Nous arrivons effectivement à l'heure prévue, mais le soleil caché par un autre sommet (ce que notre commandant a oublié (!) d'intégrer dans ses calculs), n'est pas au rendez-vous. Nous attendons donc pendant au moins 20 minutes dans un vent glacial que l'astre du jour veuille bien se manifester.

Cette "réunion au sommet" sera également l'occasion d'une distribution de "pains", en particulier à notre ancien Chabot, officier de jour, qui récoltera un jour d'arrêt par dix secondes de retard jusqu'au rassemblement terminé.

## LES MAROTTES DU MÉDECIN-CAPITAINE GAUBENS

**A** l'instruction militaire s'ajoutent les cours d'hygiène donnés par le Médecin-Capitaine Gaubens. Celui-ci va en profiter pour essayer de nous inculquer quelques-uns de ses principes de vie :

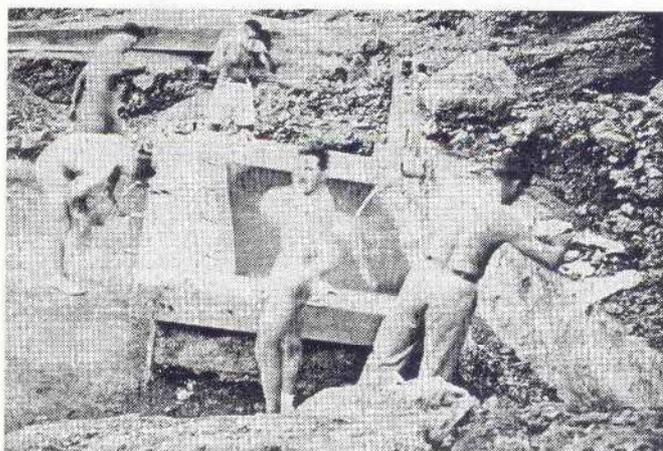
- ne pas manger de viande, mais se nourrir de céréales (on va d'ailleurs l'appeler "grain de blé"),
- mastiquer la nourriture (un repas bien mâché est à moitié digéré, nous dit-il),
- aller à la selle trois fois par jour (!),
- ne pas fumer (nous appellerons une cigarette : "une Gaubens").

Bien des années plus tard, l'un d'entre nous l'a surpris sortant d'une boucherie. Il avait l'air "honteux comme un renard qu'une poule aurait pris".



Le Capitaine Gaubens

Comme on le voit sur la photo ci-dessous, la pratique des règles de l'hygiène se poursuit autour du lavoir où nous avons l'habitude de faire notre toilette, souvent dans le plus simple appareil. Au premier plan, notre Médecin-Capitaine en train de se savonner.



Non loin de notre village de toile, un vaste lavoir se remplit de l'eau d'une source. Chaque matin, nous y faisons nos ablutions, nous pouvons nous y plonger de la tête aux pieds. Un jour, un camarade s'y rend pour sa toilette et aperçoit de loin au ras de l'eau, les épaules savonnées et la nuque de quelqu'un qu'il croit reconnaître. Il s'écrie : "Eh ben! t'es pas beau tout nu!". L'interpellé se retourne. Consternation, c'est un de nos capitaines chefs de brigade! Celui-ci éclate de rire. L'autre bredouille, rougit et s'enfuit tout confus.

A. Poillot

UN TORRENT DE BOUE SUR NOTRE CAMPMENT

A Aaround, nous bénéficions généralement d'une météo exceptionnelle, jamais un nuage dans le ciel. Mais pourtant, un jour, le temps se gâte, le ciel devient noir et on entend de sourds roulements de tonnerre dont les échos se répercutent dans la montagne. Une forte pluie commence à tomber. Nous nous mettons à l'abri. L'eau de pluie très abondante ruisselle de partout et commence à se glisser à l'intérieur de nos tentes. Tout à coup nous entendons un grondement qui ne cesse de s'amplifier pour devenir un fracas assourdissant : notre petit oued au bruissement léger vient de se transformer en un gigantesque torrent, charriant des rochers de plusieurs tonnes. Notre campement est envahi par une coulée de boue. C'est le sauve-qui-peut général. Abandonnant nos affaires dans les tentes, nous grimpons sur les pentes voisines. Certains n'ont plus que leur slip sur la peau.

Les eaux furieuses traversent le bâtiment des cuisines, emportant toutes nos provisions! Une tente, celle de la quatrième brigade, est enfouie en un clin d'oeil sous un mètre de terre, les petites terrasses de notre village s'effondrent.

Lorsque la pluie cesse, nos regards contemplent un paysage inconnu. D'énormes rochers, déplacés par les eaux se sont répandus un peu partout dans la vallée, des arbres ont été arrachés. Plusieurs indigènes, nous l'apprendrons plus tard, ont péri. Nous sommes à la veille de notre examen de caporal. Il nous faut rechercher dans la terre puis les nettoyer, nos fusils, nos affaires et nos gants blancs que nous devons porter le lendemain.

A. Poillot



D'énormes rochers, déplacés par les eaux...

## LE "CLASSEMENT D'AROUND"

**S**ous la direction de nos chefs de brigade sont organisées des veillées où les sujets de discussion les plus divers sont abordés.



Cne de Villepin



Cne Le Bouëdec



Lt Bizet

Un soir, nous parlons du système solaire, des planètes. Le Commandant Michaud intervient : il se dit persuadé qu'avant de mourir il verra l'homme dans l'espace. Cela nous paraît invraisemblable, et pourtant les choses sont

allées encore bien plus vite qu'il ne l'avait prévu. La fin de notre séjour à Aaround approche et va se conclure par l'examen de fin de stage qui est le peloton de caporal agrémenté d'une épreuve d'anglais. Pour cette occasion, on a fait venir en renfort des officiers de Marrakech. A l'issue de cet examen, ce ne sera plus le classement d'entrée en école qui va compter pour nous, mais dans toutes les occasions de la vie quotidienne l'ordre de préséance sera dicté

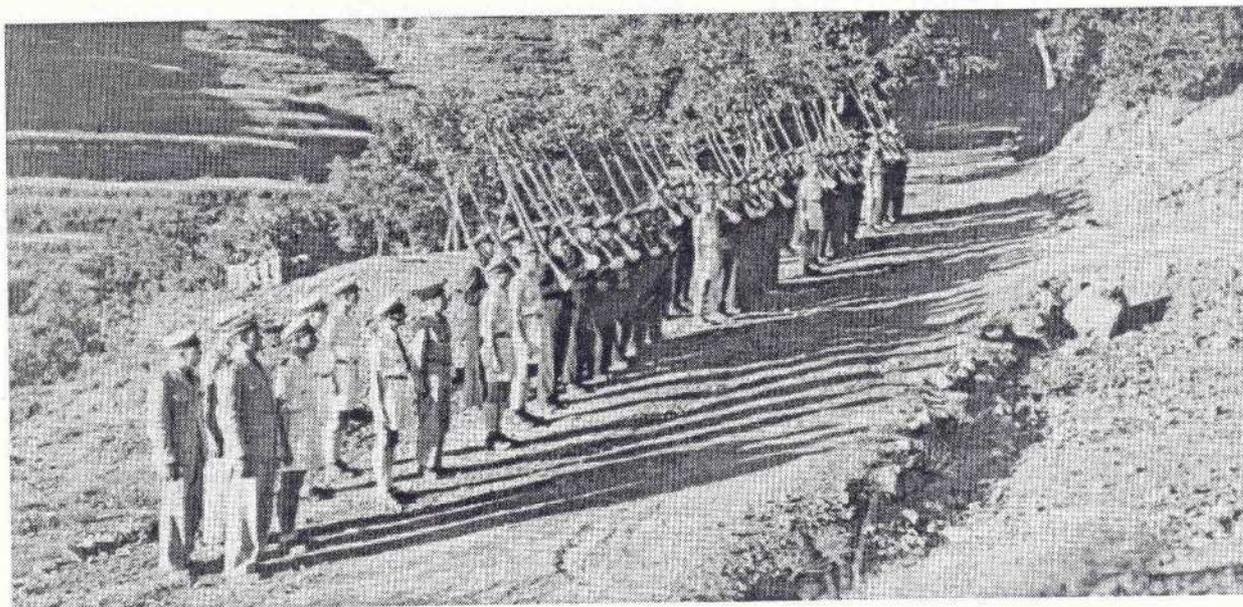
par "le classement d'Aaround" et ceci jusqu'à notre départ de Marrakech. Les dix premiers seront nommés caporaux-chefs ou caporaux avec incidence sur la solde, mais surtout recevront une récompense qui rendra leurs



*La 2ème brigade le jour du peloton*

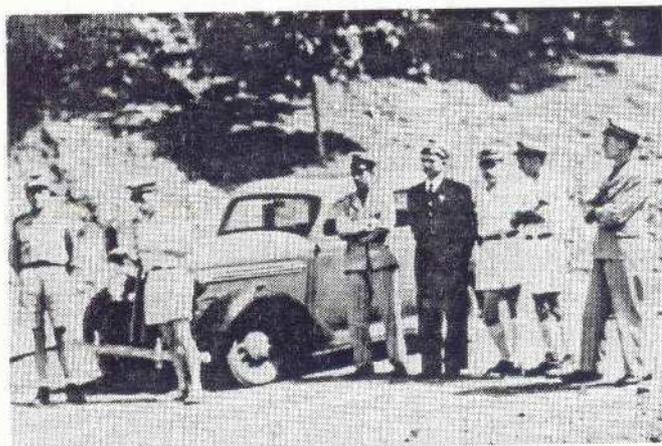
petits camarades très envieux : les ailes brodées de fil d'or du P.N. qui seront cousues sur la vareuse bleue de leur tenue de sortie.

Cette récompense accordée à seulement une petite fraction de la promo, apparaîtra comme une insupportable radinerie du Commandement, radinerie motivée peut-être par la limitation des crédits dans une époque d'extrême pénurie, mais aussi peut-être (pourquoi pas?) par le fait qu'il ne restait sans doute plus que dix ailes brodées disponibles en magasin. De toute façon, après les épreuves qui venaient de nous être imposées, ces ailes, nous avons la conviction que nous les avons tous bien méritées.



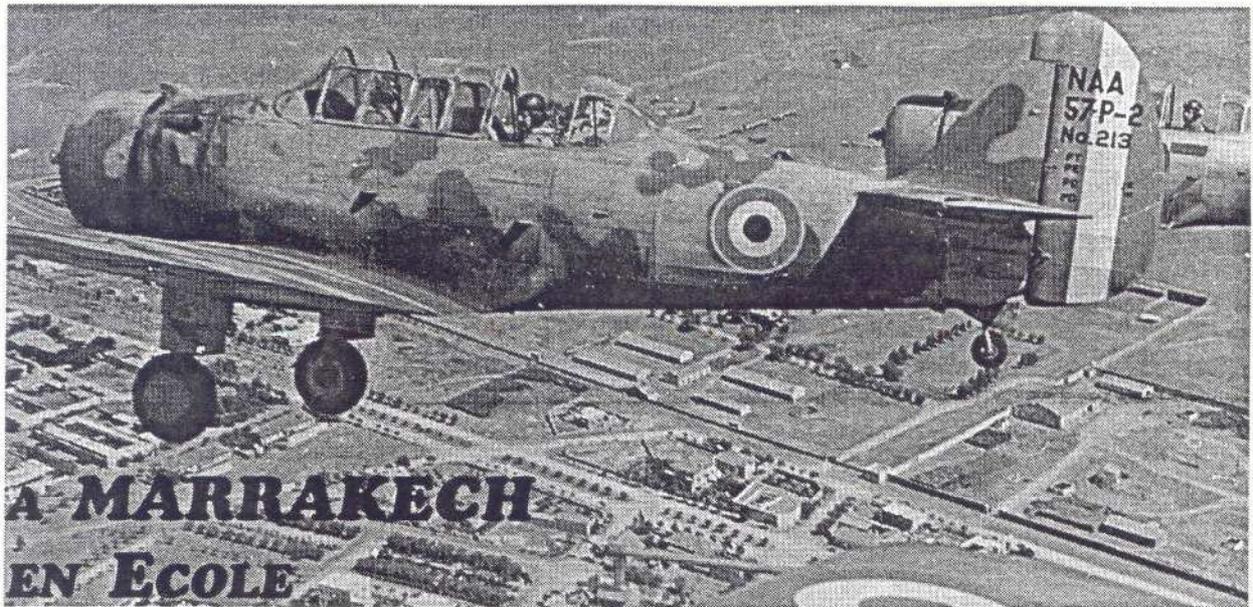
*Le baisser des couleurs*

## **LE RETOUR A MARRAKECH**



*L'état-Major de l'Ecole devant la "voiture de commandement" : Cdt Dartois, Cdt Michaud, Lt Bizet, Cne Le Bouëdec, Med.Cne Gaubens, Cne de Villaret, Cne de Villepin.*

**N**ous quittons donc Around à pied avec notre barda, mais comme une partie de la route a été démolie par les orages, on fera redescendre la "voiture de commandement" en construisant au fur et à mesure des gués pour lui permettre de franchir des passages difficiles dans l'oued. C'est à Jean Humbert et à Pierre Briffe qu'a été confiée la responsabilité de cette opération délicate.



*Le "North American NA 16" (photo ECPA)*

**N**ous voici donc de nouveau à Marrakech. La chaleur de l'été est partie. Il reste un ciel immuablement bleu et des matinées qui deviennent de plus en plus fraîches au fur et à mesure que l'automne s'avance.

Nous sommes logés dans des bâtiments en dur, à raison d'une brigade par chambrée.

### **NOTRE INSTRUCTION SPÉCIALISÉE DÉMARRE**

Les cours s'organisent et, spécialement pour les cours magistraux, se déroulent dans une grande salle du bâtiment du contrôle d'aérodrome que nous partageons d'ailleurs avec une promotion d'EOA que nous retrouverons plus tard en unité. Pendant les quelques mois que nous allons passer à Marrakech, on va nous inculquer les notions essentielles qui vont nous permettre d'aborder notre entraînement aérien dans les meilleures conditions possibles : Mécanique du vol (Ingénieur en chef Quéning); Astronomie (Commandant Michaud); Navigation (Commandant Hamel); Radio (Capitaine Serralta); Météorologie (Capitaine Barbeau, Lieutenant Philibert); Photo (Lieutenant Gabeloteau); Administration (Sous-Lieutenant X). Pour nos études, on nous distribue des manuels de cours imprimés sur des envers de cartes géographiques (!). Périodiquement, le Commandant Dartois fait le point de la

Tout à côté, un espace pour les rassemblements et les cérémonies avec un drapeau en haut de son mât. Au delà des murs de clôture en pisé, à quelques 200 mètres du mess des élèves, pas très loin du mess des officiers. Ces bâtiments seront transformés en logements pour officiers lorsque Georges Chollet reviendra, affecté à Marrakech en 1952.

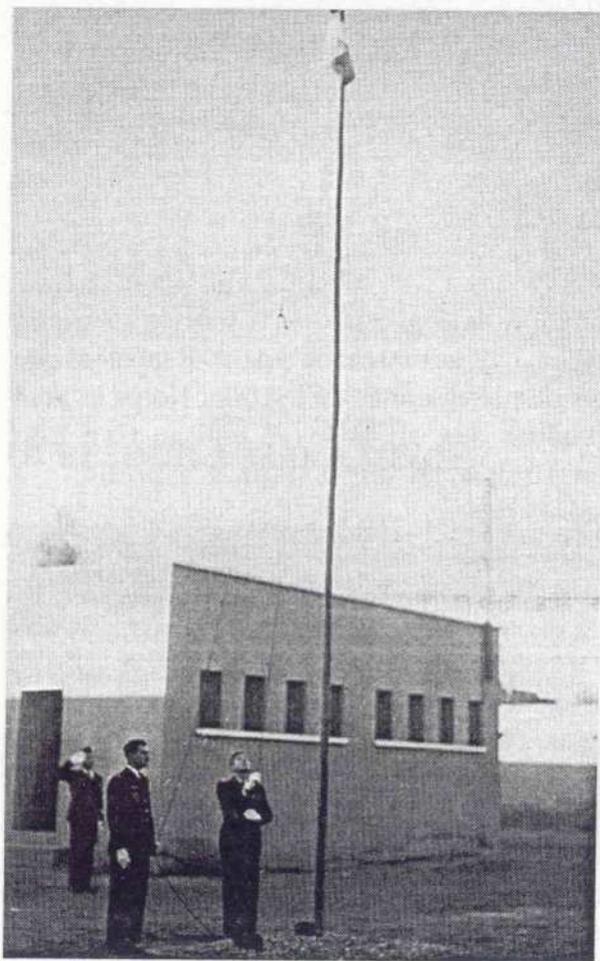
situation sur le front européen. Depuis la capitulation de Stalingrad le 2 février 1943, les Allemands ne cessent de reculer. Rappelons que les dernières unités de l'Afrika Korps se sont rendues aux alliés le 12 mai au Cap Bon en Tunisie, et que l'Italie a capitulé le 3 septembre...

Quelques conférenciers extérieurs viennent aussi nous voir. L'un d'entre eux, un Général de division de l'Armée de Terre, conclut son exposé sur le rôle des forces terrestres dans le combat en nous disant : "L'infanterie est et restera toujours la reine des batailles". Notre expérience militaire n'est certes pas très grande à l'époque, mais nous sommes un peu surpris. En effet, après les épreuves que vient de subir le pays, nous sommes persuadés que quelque chose a commencé à changer dans le rôle relatif des différentes composantes des Forces Armées.

## DEUX SURPRISES

Notre séjour à Marrakech sera marqué par deux surprises :

La première, c'est que notre promotion va s'accroître d'un membre supplémentaire avec Jacques Margain qui arrive au mois de novembre. De garde au quartier réservé de Blida, il a eu moins de chance que nous. Au cours d'une bagarre du genre de celle à laquelle nous avions failli être confrontés, il a reçu un coup de matraque sur la tête qui l'a envoyé pour deux semaines à l'hôpital. Admissible au concours, Jacques Margain, ayant appris qu'il était collé à l'oral, va rejoindre l'école des EOR. Là, il reçoit la liste de ses notes et constate en refaisant les calculs qu'il a été victime d'une erreur.



Le lever des couleurs derrière, l'un des deux bâtiments où nous logeons

## AVENTURE AU QUARTIER RÉSERVÉ (suite)

Le 4 juillet 1943, J. Ducasse et P. Donné montent la garde dans deux ruelles donnant accès au quartier réservé de Blida.....Soudain deux militaires britanniques grands et forts arrivent sur eux.....qui essayent de se saisir de leurs fusils. S'ensuit une partie de moulinet où chacun fait tourner l'arme pour tordre les poignets de l'adversaire. P. Donné doit lâcher son fusil et le reprend au moment où la baïonnette transperce le pantalon de J. Ducasse. Heureusement seul le pantalon a souffert. Finalement les Anglais partent et on ne les revoit plus.

Quinze minutes plus tard, un camarade arrive au galop en criant : "Faites évacuer le quartier, Margain a pris un coup de matraque sur la tête!"

Le commandement a alors compris que ce n'était pas un travail pour des jeunes mal équipés...

P. Donné

La deuxième surprise, c'est le renfort inattendu que nous procure l'arrivée de quelques-uns de nos anciens de la promotion 42 qui ont rejoint le Maroc en passant par l'Espagne : Denis Barois, René Chesnais, de Feraudy, Louis Julienne, Jean-Marc Pineau, Maurice Saint-Cricq, Jean-Paul Thomas.

Cette forte représentation de la promo 42 (dix de nos anciens au total) nous remplit de satisfaction, car elle accroît encore la crédibilité de cette promotion de l'Ecole de l'Air constituée sur le sol africain, en même temps qu'elle est une manifestation tangible de la volonté de tous de partir à la reconquête du pays.

## L'INÉVITABLE SÉANCE DE BAHUTAGE

Soucieux du respect des traditions, nos anciens ne tardent pas à organiser pour nous l'inévitable séance de bahutage. Celle-ci se termine pieds nus et en chemise au Mess des officiers, où l'on nous oblige à passer jambes écartées sur le jet d'eau du bassin central de ce bâtiment de style mauresque. Cette contrainte est jugée humiliante par certains, dangereuse pour d'autres. G. Chollet qui s'ouvre le mollet sur le bec du jet, se retrouve à l'hôpital.

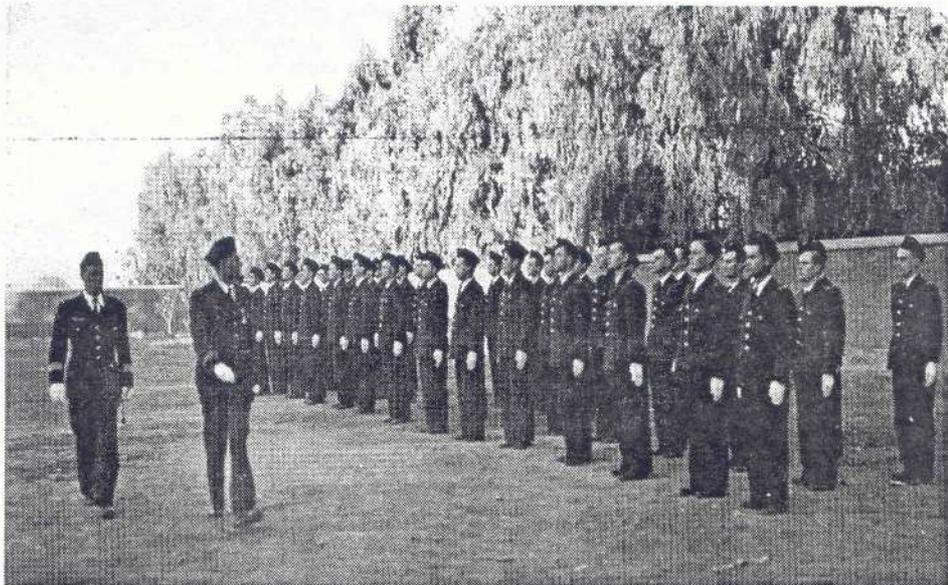
Malgré cet incident malheureux, la soirée se termine autour d'un excellent repas dans la joie et la chaleur de l'amitié.

## L'ÉVEIL A LA VOCATION AÉRONAUTIQUE

Après la période purement militaire de nos classes à Around, notre séjour à Marrakech va être celui de notre éveil à la vocation aéronautique, même si un événement dramatique viendra, comme on le verra par la suite, mettre un bémol à nos enthousiasmes, en nous montrant que le métier d'aviateur, s'il est passionnant, peut aussi être dangereux.

Pour la majorité d'entre nous, cette vocation nous ne l'avons pas encore. En effet, à l'exception de quelques-uns qui préparaient déjà une école militaire, comme A. Bar, R. Blanc, L. Campocasso, G. Depardon, P. Dompnier, P. Donné, G. Laloue, J.P. Quinel, Ch. Mesnard, Cl. Sevestre, et J. Laffineur (lequel avait déjà été reçu au concours de la promo 42), tous les autres ont d'autres objectifs dans la vie.

Ce n'est pas qu'ils aient été peu attirés par une carrière d'officier dans l'Armée de l'Air. La vérité est qu'ils n'y ont jamais pensé. L'avia-



*Le Cdt Dartois et le Cdt Michaud passent la promotion en revue*

tion militaire est à l'époque pour beaucoup de jeunes une réalité très lointaine. Quant à l'Ecole de l'Air, elle n'a pas eu le temps de se forger une réputation. Mal connue, elle ne suscite donc pas encore une attirance très grande sur les futures élites.



*Les "Morane 230" tels qu'on les voyait à Marrakech (Photo ECPA)*

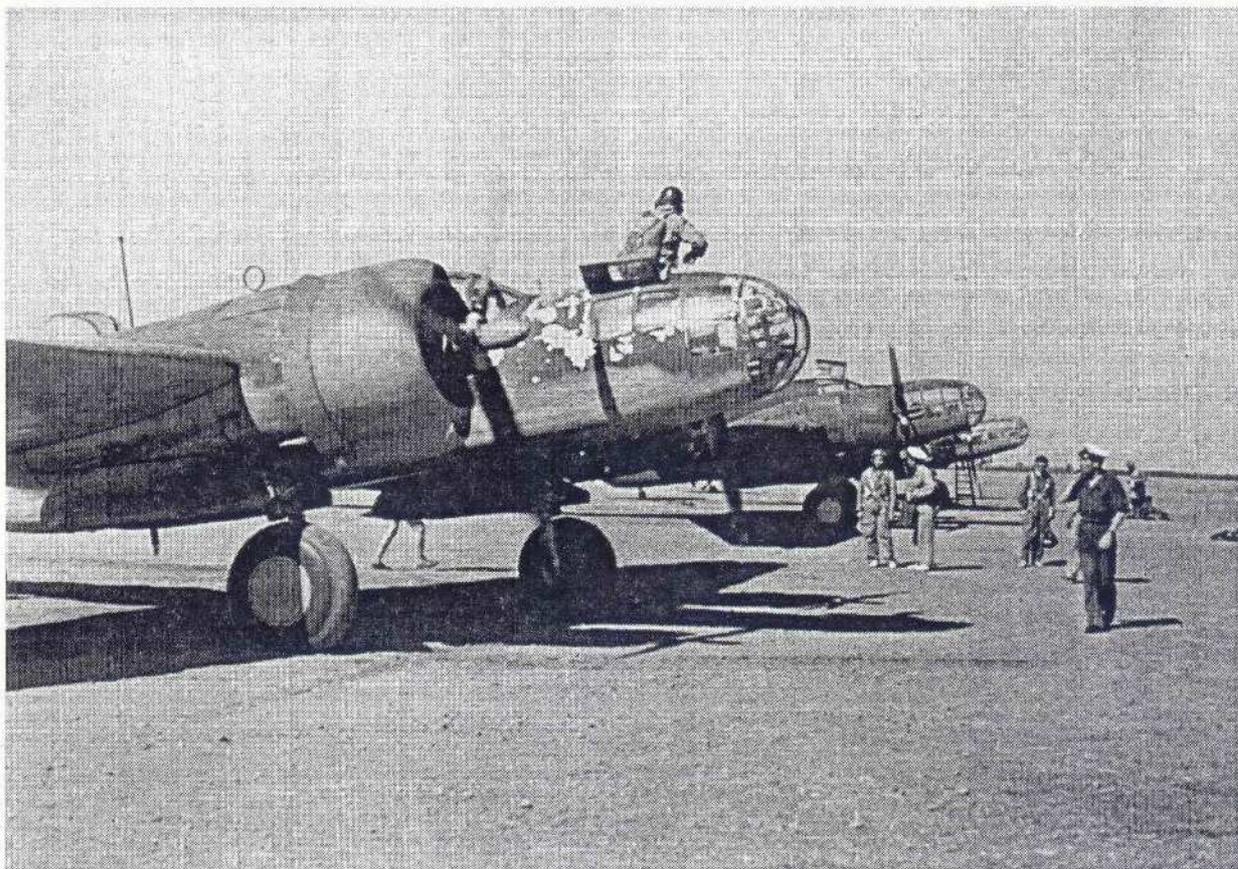
Sur la base de Marrakech, nous allons nous trouver enfin au milieu des avions : Ceux-ci

vont du "Morane Parasol" au "North" (T-6 à train fixe), pour les avions d'entraînement.

Pour les avions de combat qui représentent les vestiges de notre force aérienne de 1940, on compte des appareils tels que : Curtiss P.36, Dewoitine 520, Glenn-Martin, Douglas DB-7, Léo-45. Il y a des carcasses d'avions plus anciens (Farman), mais aussi un fossile vivant, un Léo-20 biplan aux ailes rectangulaires, qui survole de temps en temps la base à grand bruit,...pour quels vols d'entraînement?



*"Curtis P-36" en patrouille  
au-dessus de la région de Marrakech en 1943 Photo (ECPA)*



*Alignement de "Glenn Martin" sur la base de Marrakech en 1943 (Photo ECPA)*

Quand nous sommes arrivés en juillet, la base était commandée par le Lieutenant-Colonel de Chassey (le grand) qui nous passera en revue. A notre retour à Marrakech, celui-ci a

été remplacé par le Colonel Savart qui saura nous montrer sa sollicitude en nous invitant chacun à notre tour à sa table, dans sa résidence.

## NOTRE VIE QUOTIDIENNE

Comment sont organisées nos journées? Le matin de très bonne heure, c'est la séance de décrassage sous la direction de nos trois moniteurs, Habermacher, Brion et Rateau. La façon de commander de ce dernier, ancien parachutiste, nous amuse : pour tout le monde, "vop", cela veut dire "garde à vous"...

Parfois les séances dévient, en petite foulée, vers la piscine à la Ménara, où, plutôt que de nous tremper dans l'eau glaciale, nous nous faisons servir de copieux chocolats au lait.

Seul, A. Bar, stoïque, plonge et nage. Les autres admirent...

Dans la journée, les cours nous sont dispensés de façon intensive. Le soir, nous travaillons en étude, avec de temps en temps des séances de visée "Astro" sous la direction du Commandant Michaud. Parallèlement, le commandement veille de façon extrêmement ferme au maintien de notre condition physique et militaire. Dans nos chambrées, les inspections sont fréquentes, revue d'armes, etc...

### PRÉPARATION D'UNE REVUE D'ARMES

*Un soir en nettoyant mon fusil sur le lavabo, une fausse manoeuvre a fait tomber la culasse mobile dans le siphon. J'ai mis une bonne demi-heure à récupérer, pendant que mes camarades prenaient consciencieusement leur premier sommeil. Mais le lendemain matin, la culasse était bien à sa place pour l'inspection.* P. Donné

*Mise au point nécessaire, car de mauvais esprits laissent encore courir le bruit que la culasse en question n'avait pu être récupérée à temps pour la revue d'armes.* (NDLR)

## LES MARCHES DE NUIT

Le commandant Michaud, de son côté, organise de longues marches de nuit. Ces marches sont généralement déclenchées au moment de notre plus profond sommeil. Mais nous y sommes préparés car nous avons soudoyé le planton du commandant qui nous signale qu'il a reçu l'ordre de préparer les lampes tempêtes.

Le réveil se fait généralement à 23h 45. Un sous-officier vient "aboyer" dans les chambres pour indiquer la tenue et l'équipement à prendre. Le Commandant Michaud nous passe en revue et le départ a lieu à minuit. Au cours d'une marche, M. Mougenot s'étant trompé d'itinéraire, nous prenons du retard. Le Commandant Michaud n'ayant pu assister à la messe de 8 heures, nous serons punis d'une séance de maniement d'armes jusqu'à 11 heures, sous la direction de nos anciens.

### UN CONTACT AVEC LE COMMANDANT MICHAUD

*Au cours de notre séjour à Marrakech, je suis un jour convoqué par le Commandant Michaud!*

*Je me précipite, tout en faisant mon examen de conscience. Que diable me veut-il? Sans fournir d'effort maximum, j'ai quand même réussi à me maintenir «dans la foulée», aidé par un commandant de brigade qui ne m'a jamais adressé la parole. Donc, perplexe, je frappe à la porte:*

*- entrez!*

*- élève-officier Despouy Raymond, à vos ordres mon commandant.*

*- Despouy, vous êtes de Nérac?.....Je suis de Xaintrailles (1), vous pouvez disposer.*

*Je ne suis pourtant jamais allé jusqu'au bout de mon intention, trente à quarante ans plus tard, de frapper à la porte de son château, pas du tout certain que je lui ferais plaisir en le replongeant dans notre passé.* R. Despouy

*de la part de René Blanc :*

R. Despouy a eu tort de ne pas aller à Xaintrailles. J'ai revu le Colonel Michaud très souvent quand il était à la SNCASO en qualité d'ingénieur chargé des problèmes de bombardement. Il a toujours été très agréable avec nous. Je suis allé lui rendre visite à Xaintrailles avec mon épouse Suzy, lorsque je commandais la 3ème R.A.. Il nous a offert un excellent déjeuner, suivi de la visite du château dans une atmosphère très décontractée.

(1) C'est à 8 kms

L'une de nos marches sera cependant due à un motif bien différent. En effet, un soir de semaine, un groupe d'une trentaine d'élèves-

officiers en tenue de sortie et en rang par trois passe la porte du poste de police, sous l'autorité du major de promo, Jean Laffineur.

Le chef du poste qui laisse passer sans poser de question, s' imagine sans doute qu' il s' agit encore d' une marche de nuit. En réalité, la direction prise par le groupe est "La Mamounia" où les attend une table de 30 couverts. Le célèbre hôtel est fort bien fréquenté ce soir là : diplomates, officiers et fonctionnaires de haut rang, Joséphine Baker...Après un excellent repas, nos élèves-officiers rentrent sagement au quartier.

Ceux qui n' ont pas pu sortir ce soir-là, parce qu' aux arrêts, font du charivari et chantent à tue-tête pendant toute la soirée au mess-élève pour faire croire qu' ils sont quarante. Le lendemain matin, aucune retombée! Et puis, au déjeuner de midi, un commandant maladroit dit au Commandant Michaud : "Ils se tenaient rudement bien vos poussins hier soir à la Mamounia!"(1)

Une heure plus tard, nous apprenons que les lampes tempêtes sont commandées.



*Joséphine Baker à l'époque où nous la rencontrions à la Mamounia*

## **NOS SORTIES A MARRAKECH**

Le dimanche, nous avons quartier libre. Nous partons à pied par petits groupes vers Marrakech. Nous dédaignons d' emprunter les "taxis" de l' époque : soit les célèbres calèches

marocaines qu' on appelle "arabas", soit ces attelages à la "Dubout" constitués par des automobiles dont on a ôté le moteur pour le remplacer par un couple de chevaux.



*"La Mamounia", comme nous l' avons connue*

Buts principaux de nos distractions : D'abord le restaurant de "La Mamounia" qui nous offre son décor somptueux et ses jardins. C' est là que nous déjeunons. Et puis il y a également la ville marocaine avec son dédale de ruelles et la place Djemâa El Fna, véritable cour des miracles avec ses charmeurs de serpents, ses conteurs d' histoires, ses marchands de sauterelles salées. Nous y faisons nos emplettes : surtout pâtisseries arabes et produits de toilette américains vendus au prix du marché noir.

(1) Le commandant maladroit s' appelait Adam. Le lendemain, il trouvait à sa place au mess, un dessin représentant deux pieds dans un plat d' épinards.



Le Capitaine de Villaret disparu, à notre très grand regret, car c'était un officier de tradition, très cultivé et possédant de grandes qualités humaines, les élèves-officiers de la 2ème brigade vont être répartis dans un premier temps entre les trois autres brigades, c'est ce qui explique que sur l'une des photos présentées plus haut, le Capitaine Le Bouëdec soit entouré de quatorze d'entre nous. Très vite, un intérimaire sera désigné, rien moins que notre aumônier, le Père Harmel, mais aussi rappelons-le, lieutenant et pilote de chasse! (1) Celui-ci s'acquittera avec beaucoup de sérieux et de conviction de ses responsabilités, un peu trop peut-être à notre gré.



Le Père Harmel

Ensuite nous arrivera le Lieutenant Robert Lamaison, sortant du Groupe de chasse "Lafayette" (Les Sioux) et auréolé de la gloire d'un tour d'opérations sur Curtiss P-40. Les contacts nombreux et très étroits qu'il a eus en unité avec les Américains, vont nous permettre d'avoir déjà quelques aperçus sur les modes de pensée et les comportements auxquels nous devons bientôt nous adapter. Peu de temps après, le Lieutenant Lamaison passera capitaine.

## UN STAGE À AGADIR

A l'accoutumance au vol, vont s'ajouter des cours de "mécanique avion". C'est ce qui va nous conduire à accomplir un stage de huit

### UN ACCIDENT DE D-B 7

*Nous sommes trois à bord, le Capitaine de Villaret, un sous-lieutenant élève-pilote qui monte dans le nez et moi-même qui m'installe sur le siège du mitrailleur de queue après avoir pénétré par une baie sous le ventre de l'avion. J'aurais voulu faire ce premier tour dans le nez de l'appareil, mais mon chef de brigade me promet que ce sera pour la fin de la séance...J'entrouvre la verrière que j'ai beaucoup de difficultés à déplacer sur ses glissières. Une chance! c'est ce qui va me sauver.*

*Nous effectuons un décollage en montée très raide, j'aperçois très bien le terrain avec l'alignement des "goose-necks". Et puis tout à coup, je perds de vue le sol. Un choc formidable et des flammes tout autour de la verrière. L'avion laboure le sol dans un tintamarre de tôles froissées et se retourne sur le dos. Ma première pensée est : "non, ce n'est pas possible, pas moi!"*

*Je me retrouve la tête en bas, un pied pris dans les tôles et n'arrive pas à me dégager. Je passe la tête hors de la carlingue. La situation n'est pas brillante. Une cascade d'essence enflammée s'écoule le long du bord de fuite et s'avance lentement vers moi. Sans perdre mes esprits, je tire sur ma jambe, et après moult contorsions, le cuir de la chaussure finit par céder. Me voilà délivré. Sans perdre une seconde, je me glisse à travers l'espace extrêmement étroit (heureusement je ne suis pas très gras) que peut-être un extraordinaire pressentiment m'a incité à me ménager avant le décollage, et je cours me planquer dans un fossé à une centaine de mètres en attendant que les secours arrivent, alors que les explosions se succèdent sur le brasier.*

*Le Capitaine de Villaret et son élève, eux, n'ont pas survécu. Plus tard, on me transportera à l'hôpital de Marrakech où l'on recoudra ma jambe blessée. Puis on me fera beaucoup d'honneur en me donnant la chambre qu'avait occupée quelques années auparavant le Général Catroux, beaucoup plus atteint que moi. Celui-ci avait en effet reçu sur le visage un message lesté lancé par un pilote maladroit et y avait perdu un oeil.*

*Par la suite, j'ai rencontré deux ou trois fois le Général Catroux, mais je me suis bien gardé d'évoquer ce souvenir malheureux, d'autant que dans cette affaire, la responsabilité de l'Armée de l'Air se trouvait lourdement engagée.*

A. Pestre

jours à l'Ecole des Mécaniciens d'Agadir, où après avoir hésité à nous y emmener en avion (la perspective d'un vol en Bloch 200 a

(1) J. Humbert va retrouver le Père Harmel en 1956 à la Cathédrale Notre Dame des Sables, à Agadir.



Agadir - La Citadelle

Photo (ECPA)

longtemps alimenté nos conversations), nous partons finalement moins glorieusement dans un camion avec remorque.

A Agadir, nous sommes logés dans une caserne de tirailleurs marocains où, pourtant déjà blasés par ce genre de spectacle, nous sommes horrifiés par la quantité de punaises que nous y trouvons. Avant de sortir le soir, où, suprême distinction on nous fait dîner à l'hôtel "Marhaba" avec notre encadrement, nous sommes obligés de brosser complètement nos tenues bleues, qui chaque jour dans les placards, se regarnissent de punaises grosses

et petites. Sous les revers, dans les poches, il y en a partout!

Evidemment, le soir, se pose le problème du couchage. Pour nous, le choix est le suivant : rester dans nos chambres lumières allumées (les punaises ont horreur de la lumière), essayer de les brûler (opération impensable parce qu'il y en a beaucoup cachées dans les fissures des murs), ou bien tirer nos paillasses dehors où il fait très frais mais très beau. C'est évidemment à cette solution que nous nous résolvons presque tous, sauf bien entendu André Bar qui stoïque reste à l'intérieur.

#### A PROPOS DES PUNAISES

*Notre camarade André Bar a bien voulu nous préciser qu'il n'avait résisté qu'une seule nuit à l'intérieur du casernement! Il se rappelle également avoir reçu un coup de sabot d'un mulet que les tirailleurs avaient lâché dans la caserne pour s'amuser à nos dépens.*

Pendant ces huit jours, notre stage de mécanique se passe très bien. Pas toujours tourné vers l'avenir, hélas, mais quand même très intéressant. C'est ainsi que parmi les sous-officiers chevronnés qui constituent la classe des instructeurs, l'un va nous décrire avec graphique à l'appui, le principe de fonctionnement du tir de la mitrailleuse à travers l'hélice, mis au point par Roland Garros pendant la guerre de 14-18! Un autre nous apprendra que le tube de Vidi s'appelle ainsi, parce que naturellement on a fait le vide à l'intérieur!



Cours sur les instruments de vol à Agadir (Photo ECPA)

Le retour à Marrakech va alors se faire comme à l'aller, en camion. Nous allons traverser un nuage de saute-relles, certaines arriveront à se glisser dans nos chemises. A mi-parcours, casse-croûte, puis ceux qui sont dans le camion passent à leur tour dans la remorque. A l'arrière en effet, on reçoit toute la poussière et les gaz d'échappement.

### "LE COUP D'AGADIR"

*Un soir au dîner de l'hôtel "Marhaba", nous montons un petit "gag". En effet, habituellement quand le repas est terminé, le chef de brigade "de jour" se lève et nous fait un petit signe de la tête, ce qui veut dire que nous sommes invités gentiment à vider les lieux. Ce soir là, c'est "Bob" Lamaison qui se lève et hoche le chef dans notre direction.*

*Nous nous levons tous ensemble. Il se rassied. Nous nous rasseyons alors d'un seul bloc. "Ah les salauds !" s'exclame-t-il à haute voix. Grand éclat de rire de l'ensemble de la promo...*

*Alors, le Commandant Dartois qui semble avoir à moitié apprécié la plaisanterie, d'un signe, nous intime l'ordre de filer.*

## LE 11 NOVEMBRE 1943 À MARRAKECH

La première apparition de l'école en public va se faire à l'occasion du grand défilé organisé pour le 11 novembre 1943 et dans lequel notre promotion va être intégrée.

Au cours des jours précédents, le bruit a couru qu'une haute personnalité assisterait à la cérémonie. Les suppositions et les commentaires vont donc bon train dans la promotion. Nous sommes tous d'accord pour estimer qu'il s'agit du Général de Gaulle, mais sans trop y croire.

Le matin du 11 novembre, le défilé s'ébranle. Au pas cadencé, rythmé par le roulement de nos brodequins sur le macadam, nous avançons très fiers dans la vaste avenue Mangin. Il fait un temps magnifique. Les avions de chasse "P-36" et "Dewoitine" passent au dessus de nos têtes dans un bruit de tonnerre.

Au fur et à mesure que nous approchons de l'estrade officielle, mine de rien, nous essayons d'allonger le cou. C'est ainsi que peu à peu nous apercevons se détacher une silhouette longiligne avec un képi. Pas de doute, c'est de Gaulle! Et puis à côté, une forme beaucoup plus courte et massive, les épaules rentrées, le ventre en avant et une casquette de la RAF sur

la tête. Lui, on ne l'attendait pas! Il s'agit bien entendu de Churchill. Nous sommes vraiment gâtés!

En passant, nous faisons un tête gauche qui nous donne tout le loisir de détailler de

près, pendant quelques secondes, nos deux personnages. La présence de deux des grands leaders du camp allié s'explique par le fait qu'ils se trouvent incognito en conférence depuis quelques jours à Marrakech. De Gaulle et Churchill sont logés chez le Comte de Breteuil. Churchill voulait rester camouflé. C'est de Gaulle qui l'a convaincu d'assister à la prise d'armes.

Ce 11 novembre 1943 où nous défilons pour la première fois en uniforme, acquiert ainsi à nos yeux, un relief tout à fait particulier. Pour tous les Français,

c'est aussi le 11 novembre de l'espoir, car tant de sacrifices n'auront pas été vains. En effet, depuis la capitulation de Stalingrad, la situation s'est renversée en faveur des alliés et la victoire n'est plus qu'une question de temps. Il nous reste cependant une inquiétude : quelle sera la place de la France à l'issue du conflit ?

### UNE VISITE DU CHEF D'ETAT-MAJOR

*Le Général Bouscat, Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, vient un jour nous rendre visite. Trapu, sanguin, le calot étoilé sur la tête, sanglé dans une veste de cuir P.N., il s'adresse à nous pendant quelques minutes et pour terminer, nous déclare : "Je vois briller sur vos poitrines...", puis constatant que seuls une dizaine d'entre nous porte des ailes, il s'arrête et reprend : "je vois briller dans vos poitrines un coeur généreux!"*

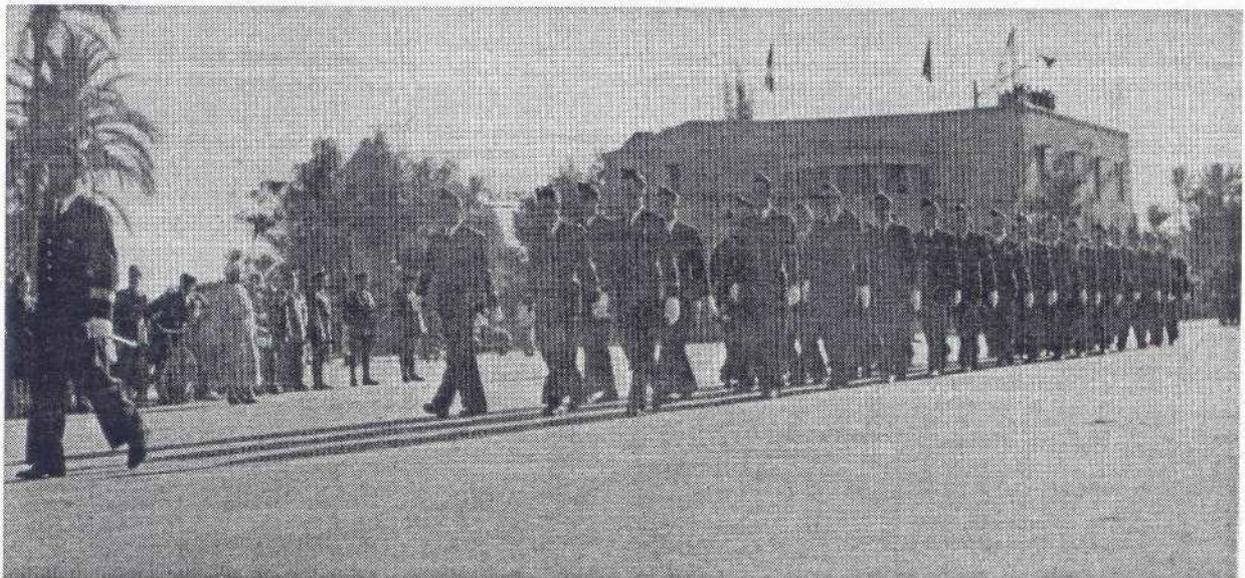
Quelques-uns pouffent. De façon évidente, nos camarades placés au premier rang ont failli faire illusion...Le procédé est bien connu, au moins depuis Potemkine qui, comme on le sait, mettait en place de belles façades pour cacher à la grande Catherine la misère du pays.



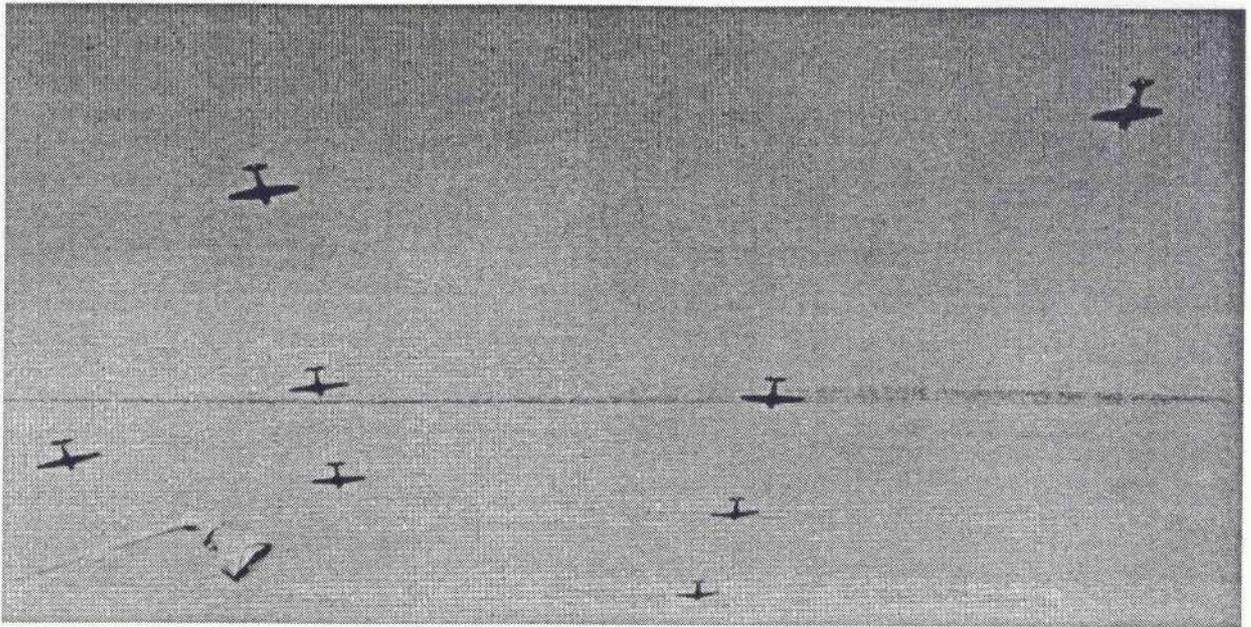
*Mise en place de notre dispositif avant le défilé  
En tête le drapeau de l'Ecole d'application*



*La revue des troupes*



*Nous défilons derrière le Commandant Michaud*

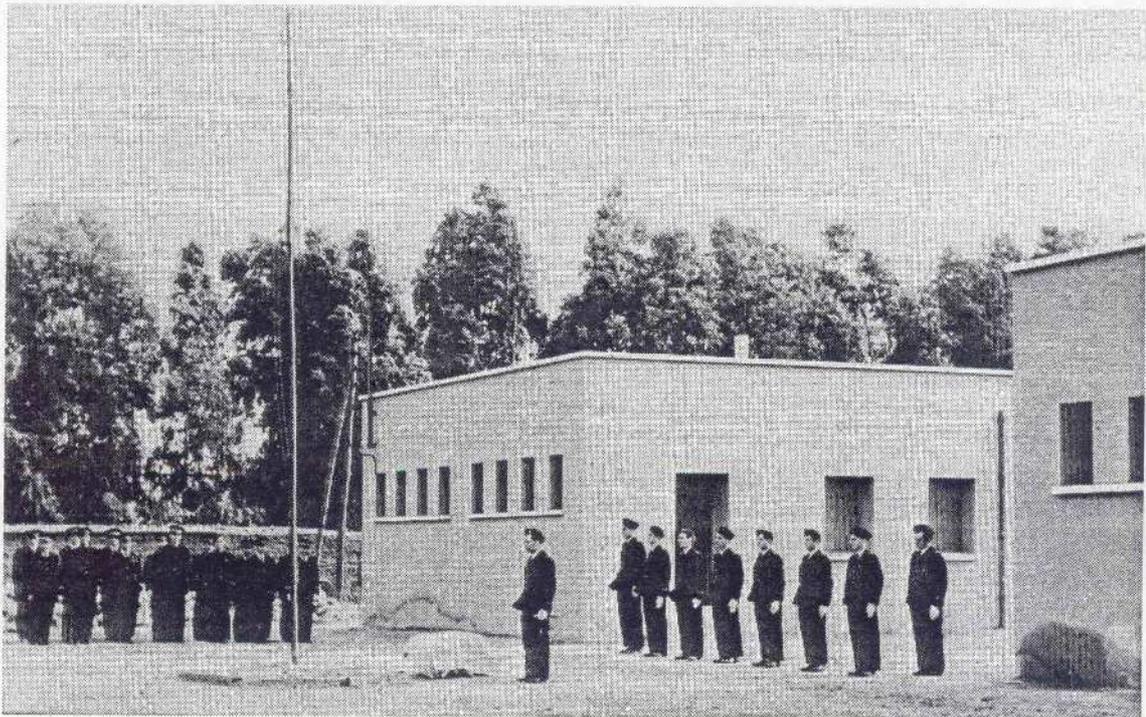


**11 novembre** : les avions de chasse passent au dessus de nos têtes dans un bruit de tonnerre...

## LE BAPTÊME DE LA PROMOTION

A quelque temps de là va se dérouler la cérémonie du baptême de la promotion. Elle aura une certaine originalité puisque seul notre Major Jean Laffineur sera régulièrement adoubé. Il sera en effet le seul à recevoir l'arme symbolique des mains du plus ancien de nos anciens, Denis Barois, comme on le voit sur les photos qui suivent..

*Sur la terre africaine, coupée de la Métropole, il était évidemment impossible à l'époque de se procurer un semblable équipement. Une solution à laquelle on n'a pas pensé, aurait pu être de faire réaliser dans l'"industrie" locale des poignards de style marocain, un moyen assuré de nous distinguer des autres promotions de l'Ecole de l'Air!*



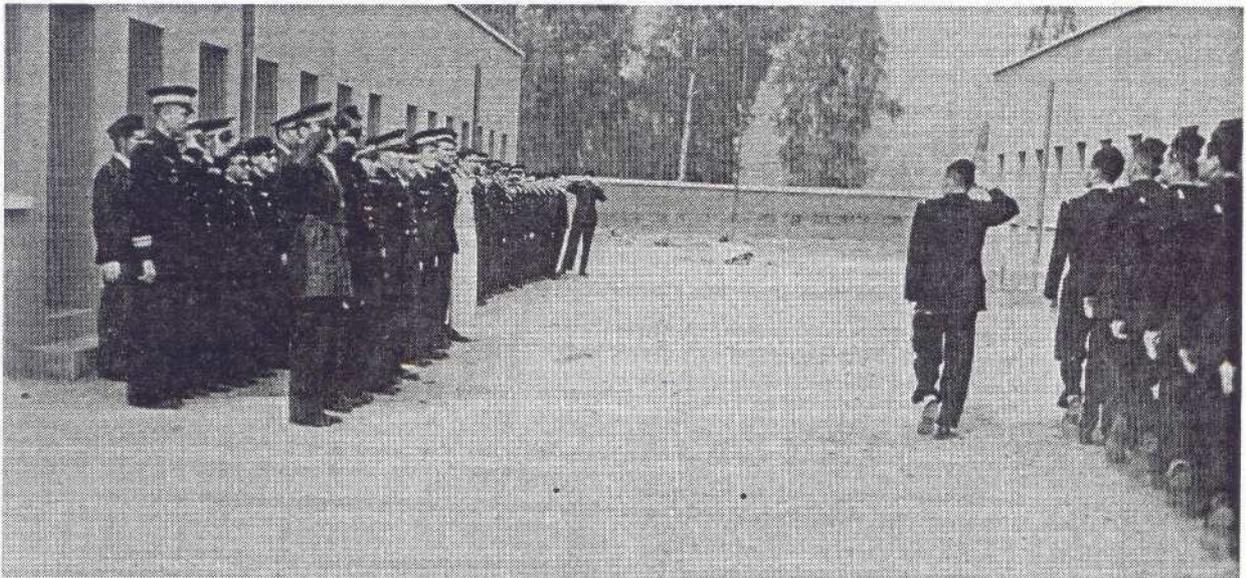
*Notre ancien Denis Barois, s'adresse à la promotion*



*Après la bénédiction,*



*la remise du poignard au Major,*



*puis le défilé de la promotion...*

## FIN DE NOTRE SÉJOUR A MARRAKECH

Noël 1943 arrive, un repas de réveillon est organisé dans notre mess. Suit une petite soirée sympathique avec nos instructeurs et leurs épouses. Nous avons droit à un concert donné par Madame Gaubens, épouse du Médecin-Capitaine, au piano, et par le Commandant Ladouce, à la flûte. André Poillot lit un texte poétique tiré des "Chants et Prières pour des Pilotes" de Jules Roy.

Finalement après six mois d'instruction, nous passons notre examen de sortie. André Bar en sort Major. Le dernier, notre camarade Pairraud, est éliminé. Plus tard, il recevra une formation rapide de navigateur-bombardier au Maroc. Nommé aspirant de réserve, il accomplira un tour d'opération en Europe, en particulier sur l'Allemagne. Finalement ce sera le seul d'entre nous à avoir participé aux derniers combats sur le front européen. Il semble donc qu'il aurait été juste de le réintégrer dans la promo après la guerre.

A partir de quand avons-nous appris que notre entraînement aérien allait se faire aux Etats-Unis? Nous ne savons plus : un jour, la nouvelle a commencé à filtrer et puis avec le temps, elle nous est apparue de plus en plus crédible, pour devenir un jour une réalité qui nous a rempli bien sûr d'une intense jubilation.

Avant notre départ aux Etats-Unis, nous verrons successivement venir nous rejoindre après être passés par l'Espagne : Henri Coisne, reçu au concours en France et Jean-Jacques Servan-Schreiber qui lui, a été admis à Polytechnique. Puis ce sera Jean-Pierre Derely de la 42. Nous allons cependant laisser un camarade derrière nous. Il s'agit de Jean Franchi, tombé malade, mais qui nous rejoindra plus tard aux Etats-Unis.

### 40 KILOMETRES SANS CHAUSSETTES !

*Pour le jour de l'an, ce sera moins drôle. Le 31 décembre vers 23h 45, c'est le branle-bas. "Poussins, en tenue de campagne!"*

*En un clin d'oeil, nous voici rangés en rang par trois : capote, sac au dos, l'arme au pied. La cérémonie est éclairée par des lampes tempêtes. A minuit pile, le Commandant Dartois apparaît en grande tenue et dans un discours bref, nous présente ses vœux pour 1944 en insistant sur les sacrifices qui s'imposent et les espoirs à venir. Nous écoutons avec ferveur, espérant in petto que pendant la trêve des confiseurs, on ne pourra que nous renvoyer bien vite nous coucher. Dans cinq minutes, c'est sûr, nous serons au lit!*

*Eh bien, pas du tout. Le Commandant Dartois finit son discours par : "Poussins, il faut finir l'année sous le signe de l'effort!... Puis un ordre claque "à droite, droite, en avant marche!" Certains n'ont pas eu le temps de lacer leurs brodequins 17. L'un d'entre nous n'a même pas mis ses chaussettes! Le Commandant Michaud, en tenue de campagne, part avec nous.*

*Pendant cette marche de nuit, le moment le plus éprouvant psychologiquement sera notre passage sous les fenêtres brillamment éclairées de "La Mamounia". Pendant que nous peinons sous le poids de notre équipement, nous apercevons des dames en robe du soir et des officiers dans leurs uniformes rutilants, danser sous les lustres.*

*De retour à Marrakech vers 8 heures du matin après 40 kilomètres accomplis, véritable défi à notre encadrement, nous n'allons pas nous coucher. Après une bonne douche, froide bien sûr (nous n'avons pas d'eau chaude), nous nous mettons en tenue de sortie et nous voilà partis en ville, à pied, comme pour un quartier libre ordinaire. A midi, nous déjeunons à "La Mamounia". L'héroïsme quoi!*

Voilà, Marrakech c'est fini. Le Commandant Michaud, avec des larmes dans la voix, nous fait un discours d'adieu. La grande sensibilité jusqu'ici profondément dissimulée de cet homme austère nous surprend.

Avant de partir, nous faisons le compte des équipements à rendre au magasin. Notre fusil 86-93, compagnon permanent de nos exercices, est l'objet de toutes nos sollicitudes. Il faut le rendre dans l'état où il nous a été donné. Aussi en guise d'adieu, nous donnons un bon coup "d'enculeur" pour dégager le canon des restes de poudre qui pourraient s'y trouver, puis un coup d'oeil

à l'intérieur en visant le ciel, pour voir si tout est bien propre. Ensuite nous le remplissons

de graisse jusqu'à la gueule, et pour finir, nous bouchons avec un petit bout de chiffon.

## EN ROUTE POUR CASABLANCA

Le 26 janvier 1944 c'est le départ pour Casablanca. Ce sera en car "Isobloc" pour un certain nombre d'entre nous avec un trajet de huit heures à la clef. Les autres prendront le train en compagnie de nos anciens. A la gare de Marrakech, c'est le grand luxe qui nous attend, car nous embarquons dans des voitures de seconde, dignes des aspirants que nous sommes devenus (nos anciens qui ont été nommés sous-lieutenants à la date de leur passage en Espagne, ont eu droit aux premières!). Notre nomination a en effet été prononcée à la date du 15 janvier. Adieu donc aux wagons de marchandise "Hommes 40-Chevaux en long 8" qui nous ont conduits jusqu'ici dans des conditions plus que spartiates.



Casablanca - L'église du Sacré-Coeur

par : "mais courez donc, Monsieur l'Aspirant!", hurlé d'une voix de stentor. Du grand spectacle ! Par contre, il fait volontiers de la démagogie avec les hommes de troupe qui lui vouent d'ailleurs une admiration sans borne pour ses méthodes d'action. C'est ainsi que pour venir à bout d'une muraille qui lui résiste, il n'hésitera pas à emprunter

un char d'assaut à une unité voisine de l'Armée de Terre! Pendant les quelques dix jours que nous passons à Casablanca, nous disposons d'une grande liberté de manoeuvre. Nous arrivons à nous débrouiller pour loger en ville et nous passons nos journées à flâner. Nous sommes invités dans les familles de nos camarades

Dès notre arrivée à Casablanca, nous sommes pris en subsistance au camp Cazes. C'est là que ceux qui n'ont pas fait le PPEA de Casa, vont faire la connaissance du Capitaine Bouyer. Chaque matin au rapport, celui-ci va nous donner quelques belles démonstrations de ses méthodes de commandement. Un jour par exemple, devant le front des troupes, il apostrophe de remarques malsonnantes, un jeune aspirant qui n'arrive pas assez vite et termine

### DU GALON SUR NOS MANCHES !

*Notre premier souci sera de garnir nos manches des insignes de ce grade d'aspirant que nous venons de gagner de haute lutte. Malheureusement nous ne trouvons du galon nulle part, c'est la pénurie! Toutefois, à force de recherches, l'un d'entre nous finit par localiser chez un maître tailleur militaire, un petit rouleau de galon de commandant. Alors, avec une paire de ciseaux, nous le découpons en bande et nous nous en répartissons les morceaux, de longueur bien modeste, afin que tout le monde en ait. Le résultat n'est pas très brillant mais nous sommes satisfaits néanmoins, car il va nous permettre de parader dans la ville.*

pour des "surprise parties". Nous allons souvent l'après-midi au cinéma réservé aux troupes américaines, pour lequel nous bénéficions de l'entrée

### LE PREMIER INSIGNE DU "PIÈGE" DANS LA PROMOTION

*Par la force des choses, pour notre baptême de promotion, nous n'aurons pas eu de poignards. Pas d'insignes du "Piège" non plus d'ailleurs, introuvables en AFN, et dont il nous arrive parfois d'admirer un spécimen sur la vareuse d'un de nos anciens.*

*Or, un jour à Casablanca, A. Pestre, flânant dans la ville, se trouve au détour d'une rue, nez à nez avec un grand escogriffe revêtu d'une "djellaba" et qui porte de façon très apparente sur sa poitrine un insigne du "Piège"!*

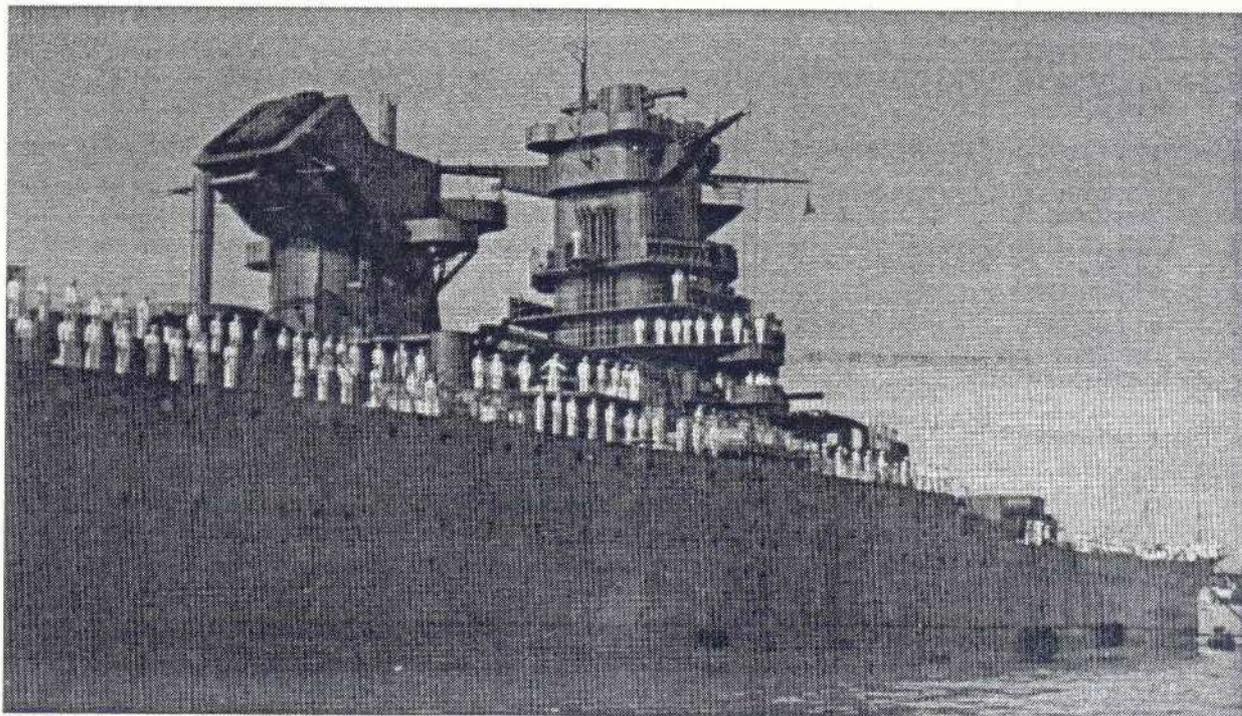
*Cachant difficilement son intérêt, il entame une négociation pour acquérir l'objet. L'autre qui a parfaitement perçu l'émoi que la vue de l'insigne en question a suscité, va faire monter les enchères. Finalement, après un marchandage serré, l'insigne changera de mains et c'est triomphalement qu'A. Pestre va ramener son trophée,...quelques jours avant notre départ pour les Etats-Unis.*

gratuite et qui a l'avantage de nous offrir chaque jour un nouveau programme. Le soir, nous nous retrouvons dans les endroits qu'il est de bon ton à Casablanca de fréquenter, en particulier les bars "Cintra" et "Bodega".

C'est pendant notre séjour à Casa que, Jean-Pierre Derély nous rejoindra. Naturellement pour saluer l'évènement, nos anciens vont tenter de nous imposer à nouveau une séance de bahutage. Mais nous refusons de nous laisser manoeuvrer, à tort ou à raison? Nous n'oublions pas que nous venons d'être nommés aspirants...Il s'ensuivra une petite fâcherie avec nos anciens, qui s'évanouira quand nous aurons pris pied dans le nouveau monde.

Autre évènement, l'Ecole Navale, recrutée dans les mêmes conditions que nous et que l'on a installée à Casablanca, organise le 6 février un déjeuner en notre honneur. Ce sera l'occasion de retrouver quelques camarades de lycée : du Vigier, Orosco, Leenhardt...ce dernier finira comme Chef d'Etat-Major de la Marine. Au cours d'un repas fort sympathique, nous allons éblouir les "fistos" avec nos chansons.

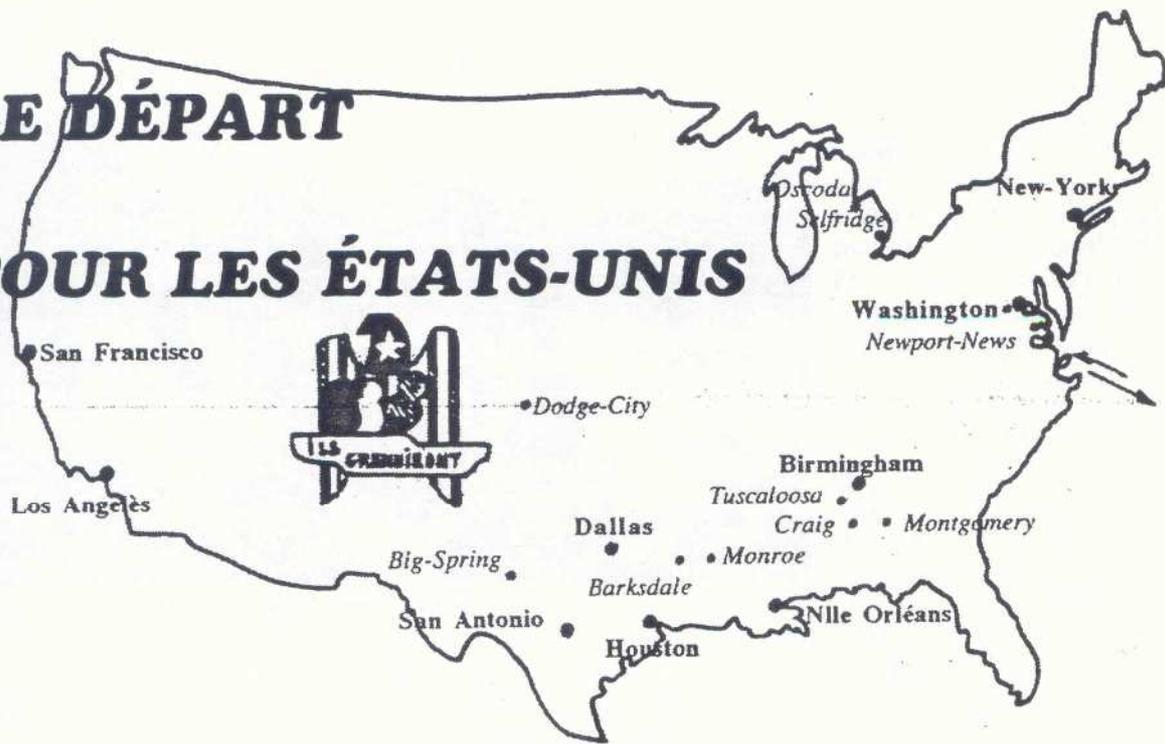
Nous profiterons également de notre séjour pour visiter quelques très belles unités de notre marine : un sous-marin, "Le Marsouin", "La Jeanne d'Arc", également le "Jean Bart" qui porte encore les profonds stigmates de l'attaque subie après le débarquement du 8 novembre.



*Le Jean Bart dans le port de Casablanca à l'époque où nous l'avons visité*

# LE DÉPART

## POUR LES ÉTATS-UNIS



*Imaginons ce que pouvait être à l'époque pour un jeune de vingt ans, vivant dans la pénurie, la perspective d'un voyage outre-atlantique!*

*L'Amérique, monde lointain, mal connu de nous, mais regorgeant de richesses, d'ambitions et de projets, était désormais à notre portée.*

*L'accueil là-bas sera merveilleux, mais on ne nous fera pas de cadeau...*

### LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

**N**otre séjour à Casablanca terminé, la promotion incluse désormais dans le 9ème détachement du CFPNA (Centre d'Entraînement Français du Personnel Navigant en Amérique; traduit aussi : Croire Fermement au Père Noël Américain), embarque à bord d'un gros transport de troupe américain de 20. 000 tonnes, le USS "General W.P. Mann". **Nous sommes le 10 février 1944...** Avant l'embarquement, nous avons droit à la visite sanitaire "morpion", ce qui signifie que nous devons présenter à l'oeil scrutateur d'un médecin militaire, la pièce maîtresse de nos bijoux de famille.

Le navire est flambant neuf et nous offre des aménagements et des commodités qui nous transportent dans un univers très différent de celui auquel nous sommes habitués et qui ne laisse pas de nous surprendre : cadres-couchettes en toile; blocs sanitaires impeccables qui délivrent à profusion l'eau chaude, ce dont nous avons perdu depuis longtemps l'habitude; w.c. sans porte auquel nous mettrons quelque temps à nous habituer;

mais aussi "cafeteria" en "self-service" avec plateau (une découverte pour nous: nous n'avons vu cela qu'au cinéma), PX (Post-Exchange) où nous pouvons nous procurer un tas de produits qu'à l'époque, en Algérie ou au Maroc, on trouve surtout au marché noir : savonnettes, chocolat, chewing-gum, etc...

Combien sommes nous à bord? Deux mille, trois mille? Les stagiaires français, au nombre de cent cinquante, plus les officiers d'encadrement, sont noyés dans la masse des militaires américains, permissionnaires, blessés, rapatriés. Ceux-ci ne prêtent guère attention à nous. La pratique de la langue d'outre-atlantique ne nous étant encore que peu familière, les échanges entre les deux communautés sont rares. Les comportements sont d'ailleurs très différents : les Français peu exubérants, bavardent entre eux, jouent aux cartes, lisent; les Américains sont infiniment plus remuants, plus bruyants. Des zones du navire sont réservées aux jeux d'argent. On joue un jeu d'enfer, au milieu des hurlements, des jurons et des imprécations.

Ce départ vers une aventure nouvelle, vers un grand pays dont la réputation avait, encore plus qu'aujourd'hui, quelque chose de magique, nous remplit d'une sorte d'euphorie. Mais malgré notre enthousiasme, les journées paraissent très longues à bord du navire, les nuits davantage avec le "darken-ship" (tous feux éteints à bord).



*Adieu à Casablanca*

Le bateau effectue en effet une traversée non accompagnée, quoique le premier jour nous soyons escortés par un "Catalina"

et un "destroyer". Nettement plus rapide que les sous-marins allemands dont on redoute les rencontres, il accomplit son itinéraire

en procédant à des changements de cap de façon aléatoire, en inclinant sa course vers le sud, ce qui allonge notablement son parcours.

### **AMBIANCE AMÉRICAINE - PREMIÈRES IMPRESSIONS**

**L**es journées sont donc longues (les seules distractions sont les exercices d'alerte et d'évacuation), d'autant qu'une diététique bien comprise dans le système américain, nous condamne à deux repas par jour (seuls ceux qui travaillent à bord ont droit à trois repas). Nous prenons donc une espèce de brunch (comme on dit aujourd'hui) vers 9h et il faut attendre 17h pour dîner. Pendant la journée notre estomac crie famine. On se venge alors sur les gâteaux et les chocolats achetés avec les quelques dollars que l'on nous a avancés, ce qui n'est pas la meilleure façon de calmer notre faim.

Ce voyage est aussi celui de notre premier contact avec la nourriture américaine. Au tout début, avec le solide appétit de nos vingt ans, nous jetons littéralement dessus. Tout nous paraît délicieux. Car, si pendant notre séjour à Marrakech nous étions sans conteste bien nourris, à Casablanca par contre, l'ordinaire que l'on nous servait dans le camp du Capitaine Bouyer était fort peu reluisant.

Après quelques jours de ce nouveau régime, nous revenons à une plus juste notion des choses. La saveur douceâtre de la cuisine américaine commence à nous peser un peu sur l'estomac. L'eau, le thé ou le lait, remplacent

mal un bon quart de pinard. Quand aux premières gorgées de Coca-Cola, elles nous font faire la grimace. Nous mettrons quelques temps à nous y habituer. Mais nous le ferons tellement bien d'ailleurs que quelques mois plus tard, dans nos "flight-lines", nous serons ravis de pouvoir disposer de distributeurs de boissons, pour nous permettre, dans la chaleur d'un été torride de nous "dessoiffer", en échange de quelques "nickels".

Le navire, est descendu assez loin vers le sud. Nous entrons dans la mer des Sargasses avec ses algues en surface, croisons des baleines et des poissons volants, spectacle qui nous fascine. Nous traversons aussi une zone jonchée de débris, vestiges peut-être d'un torpillage récent ? Nous remontons ensuite vers le nord pour pénétrer dans le froid et les brumes de l'hiver. Sur le pont du navire nous sommes transis.

C'est ainsi que le **19 février 1944**, après avoir pénétré dans la baie de Chesapeake vers 8 heures 30, nous abordons le rivage des Etats-Unis à Newport-News. Rien de la gaieté et de la couleur de nos ports d'Afrique du Nord. Ici la côte est plate et d'aspect plutôt lugubre, les quais sont en bois montés sur d'énormes pilotis.

## LE DÉBARQUEMENT

Vers 14 heures, le navire ayant accosté, c'est l'accueil. On nous offre des boissons et des friandises. Un orchestre militaire entonne quelques airs à la mode sur un rythme syncopé. Nous sommes surpris, car jusqu'ici les musiques militaires ont habitué nos oreilles à des sonorités plus martiales. Un couple danse...le bonheur d'être "back home", bien sûr.

Avant de quitter le navire, nous avons droit à un discours de bienvenue sur le sol américain de la part de notre Attaché de l'Air, le Général Luguët. Celui-ci, en présence de quelques officiers américains, prononce du haut d'un escalier quelques paroles qui malheureusement sont à peine audibles. Notre Attaché est en effet atteint d'un cancer de la gorge dont il décèdera quelques mois plus tard.

Nous voilà donc en Amérique, nous les

aviateurs français, avec nos uniformes un peu miteux et nos souliers fatigués. Et pourtant à Marrakech, pour nous donner un peu plus d'allure, on avait fait recouper nos capotes... Nous avons à la main nos "valises". En fait ce sont des caisses de bois blanc, peintes en marron, avec une poignée en tige de métal, sur lesquelles on a inscrit nos noms au pochoir.

On nous dirige vers des wagons qui nous attendent pas très loin du quai. A l'intérieur, un confort sans comparaison avec celui que nous avons connu, en particulier au cours de notre fameux voyage de Blida à Marrakech. Chacun dispose en effet d'une couchette largement dimensionnée protégée par un rideau. Le soir venu, nous nous glissons avec délice dans des draps d'une blancheur et d'une finesse qui réveillent en nous des sensations depuis longtemps oubliées.

## EN ROUTE VERS CRAIG-FIELD

Le train part donc dans la nuit et notre premier sommeil est bercé par le hululement très américain de la locomotive et le son de la cloche qui retentit quand on entre dans les agglomérations, pour franchir les multiples passages à niveau non gardés. Pas de doute, cette fois-ci nous sommes bien aux Etats-Unis.

Combien de temps dure notre voyage en train? Deux nuits et deux jours. En dehors des grandes lignes transcontinentales, les trains américains sont de véritables tortillards, qui non seulement avancent à une allure modérée, mais s'arrêtent aussi fréquemment, parfois en rase campagne sans que l'on sache très bien pourquoi. L'attelage des voitures est ainsi fait que chaque démarrage est marqué d'une secousse brutale. Nous évoquons alors avec émotion la souplesse et l'exactitude de nos trains. Tout compte fait, malgré nos erreurs et nos défaillances, tout n'est donc pas si mauvais chez nous...

Ce que l'on voit à l'extérieur du wagon, c'est la vie américaine très différente de la nôtre. Le dépaysement est total : grosses voitures, maisons en bois bâties toutes sur le même modèle, avec l'inévitable siège-balançoire accroché au plafond de la véranda, une population composite, pas du tout habillée comme nous, mais surtout, chose surprenante, c'est la première fois que nous voyons des enfants noirs emmitoufflés dans des vêtements de laine!

### L'ACCENT DU SUD

*Le deuxième soir, nous arrivons à petite vitesse dans la banlieue de ce qui ressemble à une immense cité. A deux ou trois, nous interrogeons le "conductor", c'est à dire le contrôleur, un noir ou nègre comme on disait à l'époque. Celui-ci nous répond avec un gros rire quelque chose comme "Edlende". N'ayant pas compris, nous regardons les uns les autres, puis nous faisons répéter. Finalement le visage de l'un de nous s'éclaire. Il s'agit d'Atlanta!...Premier contact avec l'accent du Sud.*

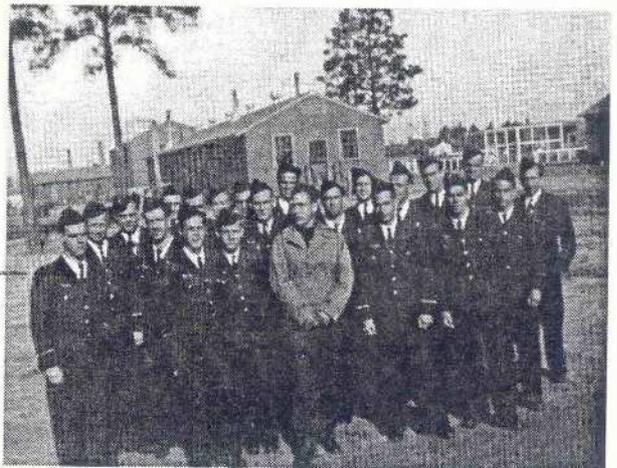
Les arrêts sont l'occasion pour nous de quelques contacts, des jeunes filles surtout, qui attirées par nos curieux uniformes, viennent s'enquérir de notre nationalité. Nous essayons maladroitement d'engager la conversation. Notre wagon, voiture-lit pour la nuit; se reconvertit dans la journée en voiture siège (sans compartiment à la française) nous offrant ainsi les avantages d'une vie à bord en totale communauté. Inutile de dire que l'ambiance est particulièrement joyeuse.

## ARRIVÉE SUR LA BASE DE "CRAIG-FIELD"

**L**e lundi 21 février, nous arrivons à Selma (Alabama). Nous descendons du train dans une zone écartée en pleine campagne. Une musique militaire nous accueille aux sons de "Pistol packing mamma...". Puis on nous emmène en rang par trois, musique en tête à l'intérieur de la base de "Craig-Field", sur laquelle nos camarades chasseurs feront plus tard leur "advanced training" et recevront leurs ailes de brevetés après un entraînement sur T-6. Leur patron sera le Capitaine Lamaison.

Nous restons ainsi pendant environ deux mois à l'intérieur d'un périmètre appelé le "pool", logés dans une baraque dont nous occupons le premier étage dans une immense chambrée commune, nos lits placés côte à côte. C'est le Lieutenant Habert qui va nous accueillir. Il est Commandant d'armes pour les Français et se donne beaucoup d'allure sanglé dans un uniforme très strict, les mains toujours enfilées dans des gants beurre frais.

Pendant quinze jours, nous sommes considérés comme des pestiférés. Il nous est en effet interdit de sortir du périmètre qui nous a été assigné. Nous sommes en "quarantaine" selon le terme américain. Pendant cette période, suprême vexation, on nous désigne, bien qu'aspirants, comme sentinelles autour des bâtiments consignés.



*À l'intérieur du "Pool"*

## ENTRE LES MAINS DES MÉDECINS

**N**ous allons bien entendu passer des examens médicaux, recevoir une série de piqûres, donner nos empreintes digitales. Nous aurons aussi une conférence sur les maladies vénériennes. Les dents sont également notre souci. Les Américains ont en effet la détestable habitude de les arracher lorsqu'elles sont en mauvais état. Et c'est là que notre camarade André Bar va avoir quelques problèmes...

Les médecins américains nous examinent sous toutes les coutures avec tellement de soin qu'ils s'inquiètent également de l'aptitude opérationnelle de nos attributs sexuels.

C'est ainsi qu'un de nos camarades, dans la même situation que Louis XVI avant son mariage, passera quelques jours à l'hôpital pour se faire mettre en conformité avec les standards en vigueur dans l'Army Air Corps.

Ces passages et ces attentes dans les salles de l'hôpital de la base sont également l'occasion de nos premiers contacts avec la gent féminine américaine, en l'occurrence les infirmières. Pour nous, elles ont l'air de venir d'une autre planète, tant elles nous paraissent différentes de leurs consœurs européennes. Outreageusement fardées, le visage couvert de poudre,

des rouges à lèvres éclatants, elles ont un comportement qui nous paraît à nous comme manquant totalement de naturel. Elles nous

donnent l'impression de véritables poupées. Plus tard, nous nous y habituerons..., nous nous y habituerons même très bien!

## NOUS COMMENÇONS À OPÉRER NOTRE MUTATION

**C**raig-Field, c'est pour nous le laboratoire qui va nous permettre de nous adapter à la vie américaine, mais aussi à l'ambiance et à la discipline de ce qu'était alors l'"Army Air Corps" et qui deviendra en 1947, l'"US Air Force".

Dans notre chambre, nous sommes tenus à la plus stricte propreté. Tous les matins, nous avons une inspection d'un "Captain" américain (il s'appelle Devereux). Accompagné d'un ou de deux "Sargeants", il vérifie que tout est propre (en

particulier douches et sanitaires), et que nos lits sont bien "au carré".

*En réalité pour les Américains, le pli de la couverture était de 45°. Le truc qu'ils aimaient, était de jeter une pièce de dix cents sur la couverture pour voir si elle était bien tirée.*

*Quant aux fenêtres à guillotine, elles devaient présenter une ouverture égale en haut et en bas.*

Nous avons un réfectoire en self-service qui nous donne une image de l'efficacité américaine : A la fin du repas nous devons en effet ramener nos plateaux, jeter nos restes aux ordures, effectuer un premier nettoyage de nos ustensiles dans des bacs prévus à cet effet, avant de les déposer en vue du lavage machine final.

Aujourd'hui c'est banal, à l'époque cela nous paraissait révolutionnaire.

## NOUS MEUBLONS NOS LOISIRS FORCÉS

**N**'ayant pas grand chose à faire, nous tuons le temps comme nous pouvons. Il semblerait en effet que nous soyons arrivés un mois trop tôt. L'une de nos occupations principales, c'est la formation en anglais qui nous est donnée de façon très sympathique et astucieuse par un jeune américain d'origine italienne et qui parle bien le français. Il nous apprend non seulement la langue mais également les coutumes américaines. Il nous fait aussi chanter. Avec lui nous apprenons : "I wanna buy a paper doll...", "Lay that pistol down babe...", etc..., mais aussi le "Star spangled banner" et le deuxième hymne des Etats-Unis: "America, America...", sans oublier le "Off we go..." de l'Army Air Corps.

Un certain nombre de conférences sont également organisées : le Capitaine Lamaison nous parle de l'Armée américaine, J.M. Pineau de littérature, J.P.Chabot de la Révolution Française, le Sous-Lieutenant

Barbagelata de l'Indochine....Des cadets français, en "advanced" à Craig, viennent nous voir de temps en temps. Tout fiers d'avoir franchi les étapes les plus périlleuses de l'entraînement, ils nous expliquent ce qu'il faut faire ou ne pas faire pour éviter les chausse-trapes qui peuvent conduire à l'élimination. Alors les mains volent dans l'air pour montrer comment on fait un "tonneau", un "lazy-eight", un "immelman", devant les néophytes admiratifs.

Si à cette époque les Etats-Unis ne connaissent pratiquement aucunes privations, au contraire de cette malheureuse Afrique du Nord que nous venons de quitter, il n'empêche que certains produits, du fait du développement de l'industrie de guerre, sont devenus rarissimes. C'est le cas des pneus de voiture, des appareils de photo, mais aussi de matériels comme les postes de radio.

### LA RADIO POUR 1 DOLLAR CHACUN

*Dès notre arrivée, notre souci va être de trouver un poste de radio pour écouter les nouvelles et avoir de la musique. Un jour notre camarade André Bar nous annonce triomphalement qu'il a réussi à négocier l'achat d'un appareil d'occasion à un prix acceptable. C'est ainsi que jusqu'à la fin de notre séjour à Craig-Field, à raison de 1 dollar chacun, nous allons disposer d'un appareil de radio trônant en bonne place devant le lit de A. Bar, appareil dont la carrosserie a quelque peu souffert des utilisations brutales auxquelles il a été soumis jusqu'ici, mais qui rendra fidèlement les services qu'on lui demandera.*

Dans notre désœuvrement forcé, une autre de nos occupations sera l'envoi de lettres à de jeunes correspondantes américaines, du style "marraines de guerre", qui pour soutenir le "moral du soldat", nous adressent ainsi des messages d'amitié et d'encouragement, avec offre éventuelle d'accueil dans la maison

familiale s'il venait à l'idée de quelques-uns d'entre nous d'aller leur rendre visite. C'est ainsi que certains parmi nous collectionnent les marraines et reçoivent un courrier d'abondance, ce qui leur attirent souvent des remarques malicieuses de leurs petits camarades.

## HABILLÉS À L'AMÉRICAINNE

**A**près quinze jours de "quarantine", nous pouvons enfin circuler librement sur la base et "descendre" en ville. Nous en profitons pour acheter des uniformes américains avec l'allocation qui nous a été accordée. Ces uniformes sont de couleur "dark-green", avec éventuellement des pantalons "pink" (uniformes de l'Armée de Terre, l'aviation militaire dépendant de celle-ci à l'époque).

Nous promener dans la boutique du tailleur est un enchantement. Il y a en effet beaucoup de belles choses pour nous qui sortons de notre misère. De l'autre côté de l'Atlantique on ne trouve plus en effet depuis longtemps ni tissu, ni chaussures!

C'est donc la tenue américaine, avec nos galons passés dans les attentes d'épaule, que

nous allons porter pendant la quasi-totalité de notre séjour aux Etats-Unis. Par contre nous allons conserver la coiffure française, casquette ou calot. Il nous sera bien entendu possible de revêtir de temps en temps l'uniforme bleu français et nous le ferons avec empressement, mais ce sera pour certaines occasions bien précises telles que soirées et réceptions.

Nous portons également tous l'écusson "France", plaqué en haut de la manche gauche, et qui nous permettra de nous faire reconnaître dans la rue par la population américaine. Celle-ci manifesterà toujours à notre égard une parfaite sympathie, en nous posant avec l'accent nasillard et traînant du Sud toujours les mêmes questions rituelles : "Where are you from? ...How long have you been here?... How do you like it here?..."

## PREMIERS CONTACTS AVEC LA VIE AMÉRICAINNE : SELMA

**L**e 8 mars, c'est notre première sortie dans la ville voisine. Selma est une petite cité bien propre et tracée au cordeau, mais sans caractère aucun, comme beaucoup de villes américaines d'ailleurs. Nous nous promenons dans un centre où sont réunis les banques et les commerces, et où les lampes et les néons commencent à s'éclairer bien avant que la nuit tombe, pour ensuite donner une débauche de lumière. Tout pour nous est sujet d'intérêt et d'étonnement, de l'agencement des drug-stores à la capote de certaines voitures qui se replie automatiquement. Les magasins regorgent des produits les plus divers, tout est neuf, resplendissant, un spectacle que nous n'avons pas connu depuis longtemps!

Ayant touché nos soldes (213, 30 \$ en

### SOUVENIR D'UN DE NOS ANCIENS SUR SES PREMIÈRES IMPRESSIONS D'AMÉRIQUE

- Les grosses bagnoles,
- La première "Cafeteria" en ville,
- Les pneus rechappés (recapped),
- L'essence rationnée, les cigarettes aussi,
- Les feux de signalisation presque partout,
- La ligne blanche continue ou discontinue sur les routes,
- Les femmes de ménage qui viennent travailler sur la base avec leurs voitures,
- Le coût d'un B-26 (200 000 \$),
- La bouteille de "Coca-Cola" (1 nickel=5 cents) au distributeur,
- Le "Stop" effectif aux passages à niveau, aux "Stops" et aux feux rouges,
- Le klaxon interdit,
- Le "Juke-Box", le "Squash", le survêtement de sport, les "baskets",
- Les "Country-Clubs", le Golf...

J.P. Thomas

février dont 100\$ d'indemnité d'habillement qui nous seront retenus à raison de 50\$ par mois sur les soldes de mars et d'avril), nous nous sentons en possession de moyens financiers réels. Nous en profitons évidemment pour faire quelques emplettes, mais aussi pour nous distraire. Il y a un parc d'attraction ("Carnival") pas très loin du centre qui nous donne l'occasion de rencontres avec de jeunes Américaines, lesquelles en profitent pour se faire offrir quelques tours de manège.

Une boîte de nuit, l'"Open-Door", la seule de la ville, est là pour accueillir ceux d'entre nous qui sont à la recherche d'aventures plus corsées.



*Nous découvrons un des symboles du dynamisme américain...*

## DEUX ÉVÈNEMENTS SUR LA BASE DE CRAIG-FIELD

**D**eux évènements vont marquer notre séjour à Craig-Field :

- Le premier sera le bahutage organisé par nos anciens. Ceux-ci y tiennent, ils ne veulent pas rester sur leur échec de Casablanca, leur honneur est en jeu.....Bonnes pâtes, nous nous prêtons avec la meilleure grâce du monde à cette manifestation de nos traditions d'école qui, dans le cas présent, va revêtir un caractère plutôt symbolique. Ensuite, un dîner nous réunit et c'est dans la chaleur de l'amitié que se termine cette soirée.

- le deuxième évènement est le "show" organisé au théâtre de la base par le détachement français et auquel va assister un public venu de Selma. Le metteur en scène est Jean

Laffineur. Le clou du spectacle est incontestablement fourni par nos deux jumeaux, Pierre et Henri Ferrando, qui usant de leur ressemblance, jouent au "Fregoli" en montrant au public américain médusé, qui pense qu'il ne s'agit que d'un seul et même personnage, les différentes tenues portées dans l'Armée de l'Air française.

### LA STATUE DE LA LIBERTÉ

*Au cours du "show", un "gag" particulièrement réussi, quoique parfaitement involontaire est réalisé par André Bar : Celui-ci, debout sur un socle, figure la Statue de la Liberté dans le sketch "Christophe Colomb à la découverte de l'Amérique". A la suite d'un incident imprévu, notre camarade saute, perd son voile et se retrouve en caleçon sur la scène. Inutile de dire que le public américain a particulièrement apprécié.*

*P. Bonnet*

*Christophe  
Colomb*



*So the sad fate of Columbus ought to be pointed out to every child and every voter.  
Because it has a very important moral, which is; "Don't be a discoverer, be a promoter"*  
- CLAREN HASS -

*Extrait du programme du "Show"*



Le Fairchild PT-19

**Commencé dans l'appréhension mais aussi l'espoir, ce "primary training" va vite se transformer en une périlleuse course d'obstacles où quinze d'entre nous vont trébucher. Nos camarades éliminés en éprouveront beaucoup d'amertume, car face à la norme américaine implacable, l'étiquette "Ecole de l'Air" ne les aura pas beaucoup aidés. Peut-être même les a-t-elle desservis?**

**L**e 22 avril 1944, c'est enfin le départ vers Tuscaloosa où va se dérouler la première partie de notre entraînement : le "primary training".

Ce que nous trouvons à Tuscaloosa, petite ville de l'Alabama, c'est un aérodrome civil, destiné à l'aviation légère (Van de Graaf Field) et qui a été aménagé pour recevoir tous les deux mois un détachement de 150 élèves-

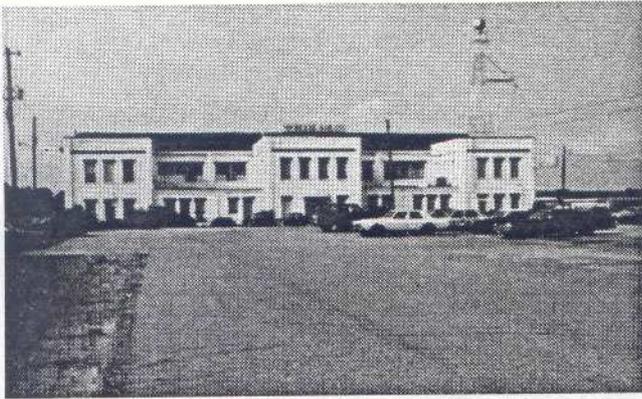
pilotes, installés par chambre de quatre.

Tout le personnel est civil, sous contrat de l'Army Air Corps, des moniteurs aux serveurs de mess, les moniteurs ayant un statut d'officiers de réserve. Quant au Commandement de la base, il est militaire, de même que les "chief-instructors" chargés en particulier de délivrer le satisfecit de fin de stage (chek-up).

### **QU'EST DEVENU NOTRE ENCADREMENT?**

L'autorité française est représentée par le Capitaine Le Bouëdec, ex-chef de la 3ème brigade, qui a le titre de Commandant d'Armes et dont le rôle est d'assurer la liaison avec les Américains, et aussi de contrôler que les éliminations sont prononcées à bon escient. Car dans ce domaine, bien que nous soyons élèves de l'Ecole de l'Air, on ne nous fera pas de cadeau. Les méthodes américaines tranchent ainsi singulièrement avec la tradition française qui veut que dans nos écoles de pilotage, on donne toutes leurs chances aux élèves destinés à faire une carrière longue d'officier dans l'Armée de l'Air.

Le Capitaine **Le Bouëdec** ayant donc été nommé à Tuscaloosa, le moment paraît venu de dire comment ce sont dispersés tous ceux qui constituaient notre encadrement à Marrakech : Le Commandant **Dartois**, dès notre arrivée aux Etats-Unis, nous a quittés pour Washington où il est en charge du contrôle de l'instruction des jeunes Français aux Etats-Unis. Le Capitaine **de Villepin**, est à Tuscaloosa avec nous. Plus tard, il sera Commandant d'Armes à Barksdale Field. Quant au Capitaine **Lamaison** qui nous a suivis aussi aux Etats-Unis, il est affecté à Craig Field.



*Le PC de "Van de Graaf Field"  
photographié bien des années après, par R. Blanc*

Le Commandant **Hamel**, le Commandant **Michaud**(1), le Médecin-Capitaine **Gaubens**, Le Lieutenant **Bizet**, le père **Harmel** ainsi que nos sous-officiers instructeurs, sont restés au Maroc.

Nos anciens, **F. de Saxcé** et **Ph. Boutan**, après quelques problèmes d'ordre disciplinaire (ils se sont en effet souvent heurtés à l'autorité sans faille du Commandant Michaud), se sont retrouvés dans des unités de parachutistes, ce qui leur a permis de se distinguer dans les combats menés au cours de la campagne d'Italie.

## **LE FLYING-TRAINING À VAN DE GRAAF FIELD**

**D**ès notre arrivée, notre entraînement commence très vite sur un monomoteur à ailes basses, train fixe et deux places en tandem, d'une puissance de 175 CV. Il s'agit du PT-19, avion bien dessiné qui a beaucoup d'allure et dont on apprendra avec intérêt que l'aile a été réalisée par un ingénieur français, Armand Thiéblot.

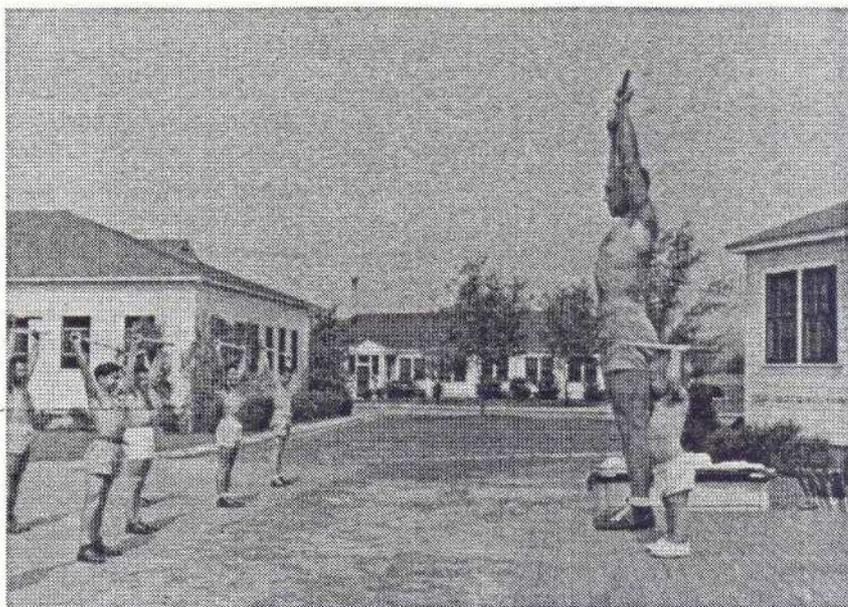
Pour le "training", nous sommes répartis à raison de trois élèves par instructeur. Nous partageons nos journées entre le vol, le "ground-school",



*Commentaires sur une figure de voltige  
H. Ferrando, J. Humbert, P. Briffe, L. Campocasso, J.P. Quinel*

(1) Alors qu'il commandait le II/63 "Sénégal", le Commandant Michaud va s'illustrer, seul à bord de son "Marauder", dans une tentative de destruction du pont de Neubrisach, le seul encore utilisable par les troupes allemandes sur le Rhin. Cette initiative sera fort peu appréciée par le Commandement américain, bien qu'elle ait été la manifestation d'un incomparable courage.

et également la "P.T".  
(Physical Training).



"Briefing" sur la carte au sol de la région avant le vol

A la "flight line", des interprètes sont là pour nous aider. Certains moniteurs baragouinent un peu de français, mais très peu.

#### "LANGUAGE BARRIER"

Le PT-19 ne possédant pas d'interphones, les ordres des moniteurs et surtout les engueulades se perdent souvent dans le vent de l'hélice, ce qui ajoute évidemment à nos difficultés d'adaptation. Quant au "ground school", il est fait intégralement en américain, C'est une excellente manière d'améliorer la connaissance de la langue, l'autre étant bien entendu la fréquentation assidue des "girl-friends". G. Depardon



«Debriefing»:JP. Chabot avec son moniteur au retour d'un vol

Dés ce moment, nous allons utiliser de façon intensive des mots et des locutions américaines dont notre conversation sera bientôt littéralement truffée. Nous allons en jouer jusqu'à l'exagération, traduisant en américain pour rire au mot à mot des expressions françaises du parler courant, du style : "don't bring back your strawberry" (ne ramène pas ta fraise) et bien d'autres encore.

*Quelques instantanés autour d'un "PT-19" !*



*Henri Ferrando*



*Georges Lescure*



*Jean Humbert*



*Georges Chollet*



*Pierre Briffe*



*Raymond Despouy*



*Marcel Maumejean*

## LE VOL

Avec les anciens qui ont rejoint notre promotion, ainsi que Henri Coisne et J.J. Servan-Schreiber, nous formons trois escadrilles homogènes de l'Ecole de l'Air au sein du 9ème détachement qui en compte huit au total.

Les lâchers ou premiers vols "solo" s'effectuent entre huit et douze heures de vol, selon la capacité d'adaptation de chacun. Certains d'entre nous n'ont pas cette chance. La règle américaine est extrêmement stricte, il faut respecter le calendrier prévu pour l'entraînement et l'on ne peut attendre ceux qui prennent du retard.

Un certain nombre de nos camarades vont ainsi malheureusement se faire éliminer au cours de cette période et seront dirigés par la suite vers des écoles de formation de navigateurs-bombardiers. Il s'agit de R. Antiphon, A. Bar, P. Bonnet, P. Chauvineau, P. Dompnier, P. Donné, J. Ducasse, M. Heldt, A. Hours, J. Laffineur, G. Laloue, Y. Letourneur, A. Mathiot, Cl. Sevestre, P. Vendeuil.

*A Tuscaloosa, au début du stage, avant la période des lâchers, l'ambiance est très tendue. Nous sommes quatre par chambre, Margain et moi, avec des camarades qui ont des difficultés en vol (Letourneur, Chauvineau, ou Laloue?). Je me souviens de leurs inquiétudes et des discussions que nous avions le soir dans la chambre, au sujet de notre progression.*

G. Depardon

Lorsque nous nous rendons à la "flight-line", nous sommes revêtus d'une combinaison de vol et nous portons un serre-tête en cuir avec de grosses lunettes de vol (goggles). Ces "goggles", nous n'avons pas le droit de les porter sur le front tant que nous ne sommes pas lâchés. Elles doivent être rejetées en arrière du crâne. Et ce n'est qu'après avoir effectué un premier vol "solo" que nous pouvons les arborer fièrement sur le sommet de la tête. La tradition veut également que l'on conserve un témoignage de cet "exploit" sous la forme d'un billet de 1 dollar que l'on fait signer par son moniteur et ses compagnons d'entraînement.

Pendant ce stage de "primary", au cours duquel nous apprendrons d'ailleurs avec joie le débarquement allié en Normandie, nous allons effectuer 65 heures de vol, coupées par des "checks", c'est à dire des contrôles effectués par nos "chief-instructors".

Pas d'incident grave pendant cette période. Gérard Depardon rappelle qu'il a cassé un avion à Moody (un terrain auxiliaire où nous nous entraînons aux atterrissages). Le "T" étant orienté dans le mauvais sens, il s'est donc posé vent arrière, et comme il n'avait pas assez de champ devant lui pour s'arrêter, il est sorti des limites du terrain en fauchant le train de son avion. Ayant scrupuleusement appliqué les "regulations" avant et après l'atterrissage, il en est quitte pour un check et peut ensuite poursuivre son entraînement normalement.

## DES VOITURES INDISPENSABLES À NOTRE MOBILITÉ

Les distractions dans la ville de Tuscaloosa sont presque inexistantes, aussi est-ce à Birmingham, à une distance de 50 miles que nous allons passer nos week-ends. Nos soldes sont élevées, 291,70 \$, ce qui est beaucoup pour l'époque et tranche singulièrement avec le régime que nous avons connu en AFN. Elles vont nous donner le moyen de nous intégrer parfaitement dans une société d'un caractère tout à fait nouveau à nos yeux et que l'on a appelé depuis "la société de consommation".

Notre premier soin sera d'acheter en binôme des voitures, d'occasion bien sûr (il n'y a plus que cela sur le marché, les Etats-Unis ayant

arrêté la production de voitures neuves en 1942). A deux en effet, la dépense est très supportable, de plus on a la possibilité d'effectuer le règlement à tempérament. Nous nous adaptons donc parfaitement bien à cette pratique alors totalement inconnue en France, tout au moins dans le domaine des achats de voiture.

Les voitures que nous avons acquises, bien qu'ayant pas mal roulé, ont belle allure et nous ne sommes pas peu fiers de partir en week-end avec un volant entre les mains : R. Blanc est en binôme avec A. Pestre, G. Depardon avec J. Margain, P. Briffe avec J. Humbert, G. Turpault avec H. Atlan, etc...

Nous nous sommes en effet rapidement rendus compte qu'aux Etats-Unis, sans une voiture, on ne peut pas grand'chose. Dans ce pays, la voiture c'est l'instrument à tout faire, non seulement pour se déplacer car les distances sont infiniment plus grandes que chez nous, mais aussi pour aller dans les "drive-in" grignoter des "Hamburgers", du poulet frit ou voir des films ou pour transporter des filles et éventuellement servir de chambre à coucher...



*Pour nos déplacements, nous avons abandonné nos nails pour des "Chevrolets 41" !*

Des panneaux sur les routes nous rappellent : «Do you know there's a

war speed?». La vitesse des véhicules est en effet limitée à un strict 35 MPH (60 kmh), car il ne s'agit pas tant d'économiser l'essence que les pneus.

Les Etats-Unis sont coupés des plantations d'hévéas du Sud-est asiatique, ils manquent donc de caoutchouc. Dans la pratique on ne trouve des pneus qu'au marché noir et encore très difficilement. Ceci dit, nous respectons assez rarement les limitations de vitesse.



## **WEEK-ENDS À BIRMINGHAM**

**N**otre indépendance étant donc assurée tant sur le plan de la mobilité que des facilités financières, nous allons pouvoir profiter, de façon raisonnable des libertés qui nous sont accordées en dehors du "training".

Le samedi après-midi, nous partons pour Birmingham (quelques fois Montgomery), et nous nous retrouvons presque tous dans un même hôtel du centre de la ville où nous adoptons la solution économique de chambres qui comportent cinq ou six lits.

Le dimanche matin, nous nous réveillons au son d'un carillon municipal qui nous offre pendant une demi-heure environ, un concert d'airs traditionnels américains, donné avec des cloches aux sonorités cristallines. Après un solide breakfast, nous partons nez au vent, déambuler en ville, faire les magasins et au passage nous faire cirer les chaussures, ou bien déjeuner dans les familles qui ont l'amabilité d'accueillir certains d'entre nous.

Birmingham est une ville agréable, le centre est très animé. Les gens que nous croisons nous donnent une impression de santé et d'optimisme en même temps que de dynamisme, qui reflète bien les capacités fantastiques de ce pays à faire face aux défis qu'il doit affronter aussi bien à l'est qu'à l'ouest.

Nous allons souvent au cinéma. Celui-ci joue un grand rôle pour faciliter nos progrès en américain. Les films sont souvent des histoires de guerre tissées autour d'une intrigue généralement assez primaire, et destinés à maintenir haut le moral de l'arrière en montrant de quels sacrifices les "boys" sont capables. L'ennemi privilégié c'est le Japonais à qui l'on donne volontiers des airs cruels et vengeurs. Ensuite, dans l'ordre décroissant de la haine collective, viennent les "nazis". Compte tenu de l'importance de la communauté d'origine allemande dans le pays, on n'utilise jamais le terme "German" dans un sens critique.

## UNE INVITATION À BIRMINGHAM

*Pour notre première sortie à Birmingham, nous nous promenons à trois (J. Carrier, G. Laloue et A. Pestre) dans le grand parc de la ville dominé en son centre par la statue de Vulcain, connue sous le nom d'"Iron Man". La statue y est toujours et de là on a une très belle vue sur la ville et les environs (à l'époque Birmingham était un grand centre sidérurgique. Aujourd'hui c'est l'informatique qui a pris le relais).*

*Nous nous approchons d'une petite baraque où une vieille dame vend des cartes postales et des colifichets et nous engageons une conversation avec elle. C'est la fin de l'après-midi, la fille de cette dame arrive et nous voilà invités à dîner. Or notre surprise est immense lorsque nous nous retrouvons à l'intérieur d'un appartement cossu, dans un très beau quartier de la ville. Nous sommes au comble de la confusion lorsque l'on nous invite gentiment à retirer nos vestes!*

*L'époux de la jeune personne, officier sorti de West-Point, sert "overseas". Quant à cette dernière, nous allons la retrouver à l'occasion d'une soirée très huppée que les jeunes filles du Grand Collège de Birmingham vont donner à notre intention!*

*Cette première expérience va nous permettre, d'une part de mesurer la distance qui sépare les moeurs et comportements américains, de ceux qui sont d'ailleurs toujours les nôtres aujourd'hui (en Amérique aucun "job" ne salit les mains), d'autre part d'apprécier le sens de l'hospitalité des Américains et la facilité des prises de contact avec la population qui fait que très rapidement nous nous sentons parfaitement intégrés dans le pays.*

## LES AMÉRICAINS S'INTÉRESSENT À NOUS

**L'**intérêt des Américains à notre égard n'est pas feint, car de la même façon que nous avons écarquillé les yeux en arrivant aux Etats-Unis, les habitants du pays manifestent la plus grande curiosité à notre égard, nous examinant parfois comme si nous débarquons d'une autre planète. Sans doute se posent-ils la question : "Comment peut-on être français?". De toute façon, ils nous manifestent toujours la plus grande bienveillance, quoiqu'il leur arrive (à J. Margain par exemple) d'examiner, mine de rien, la couleur de nos ongles pour voir si la lunule n'est pas noire..., ce qui serait, si cela était le cas, lourd de signification quand à notre pureté raciale! N'oublions pas que nous sommes dans le Sud...

L'Américain moyen n'a généralement, il faut le reconnaître, qu'une connaissance assez vague de ce que représente notre

pays, le plus souvent limitée au stéréotypes cinématographiques. La France, malgré ses malheurs, jouit cependant toujours d'un grand prestige dans ce pays. Les liens très anciens de nos deux nations sont évidemment connus, le comportement héroïque de l'Armée française pendant la guerre de 14-18 aussi, surtout de la part des anciens qui ont combattu sur le sol français.

### SUBTILITÉS DE LA LANGUE FRANÇAISE

*Nous promenant à Birmingham en petit groupe, nous sommes abordés par des jeunes filles. Après les questions traditionnelles, l'une d'entre elles veut apprendre quelques mots de français et demande : "How do you say kiss in french?". Tout naturellement nous répondons baiser. La jeune personne poursuit : "How do you say kiss me?" Après quelque hésitation, nous décidons de conserver le même mot ! Alors la jeune fille va vers chacun d'entre nous et dit en minaudant : "baisez-moi!". L'arrivée du "Grey Hound" qui doit nous emmener à Tuscaloosa, met fin à cet intermède comique.*

G. Chollet

Mais toujours les mêmes questions leur brûlent les lèvres : "Qu'a-t-il bien pu arriver à la France en 1940 ? Pourquoi le patriotisme bien connu des Français n'a-t-il pas mieux joué son rôle dans la résistance à l'invasion?". Ce qui nous met bien sûr dans un profond embarras, car nous ne sommes pas en mesure de fournir de réponses très satisfaisantes. Nous nous sentons en effet toujours très traumatisés par la

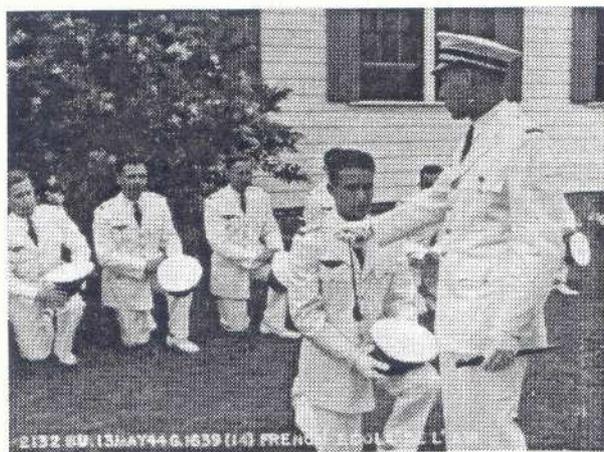
défaite de 1940, de plus nous n'aimons pas nous exprimer face à des étrangers sur un sujet aussi douloureux. En vérité, nous n'avons qu'une connaissance très imparfaite des causes réelles de notre effondrement. C'est un sujet qui

d'ailleurs fait souvent entre nous l'objet de discussions passionnées dans lesquelles se mêlent auto-critique sévère, découragement, mais aussi espoir dans la capacité de récupération du pays.

## "THE FRENCH WEST POINT OF THE AIR"



L'intérêt des Américains va également se traduire par une visite de la presse peu après notre arrivée à Tuscaloosa. On nous interviewe, on nous fait défiler, on nous prend en photo. Nous sommes très fiers dans nos uniformes flambant neufs, portant nos nouvelles casquettes, nous qui sommes issus, selon les journalistes présents, du "French West-Point of the Air".



On mime une scène du baptême de la "promo" : Sur la photo ci-contre, Charles Mesnard est adoué par notre ancien Denis Barois.

L'article qui paraît dans le "Birmingham News" du 11 juin 1944 sera à la mesure de notre contentement .

Beaucoup de photos et un titre :

# Spirit Of French Air Force Flames Unconquerable In Tuscaloosa Cadets

Group Transplanted After Nazi Occupation Grimly Determined To Avenge Nation's Wrongs

BY MARGUERITE JOHNSTON  
News Staff Writer

TUSCALOOSA, Ala.—At 7 in the morning—in the insecure quiet of the French armistice after German conquest—Nazi soldiers walked into the rooms where French flying cadets slept.

"This school is closed," they ordered. "Go to your homes. You are

tion cards which every Frenchman must carry in occupied France. Equipped with a new identity card, he spent two precarious months in Paris.

He later learned that when he escaped from jail, his father had been imprisoned to take his place.

"Then I was arrested again. I

Suit un bref rappel de l'histoire de la création de l'Ecole de l'Air, fort jeune à l'époque, puisque nous n'en sommes que la neuvième promotion, et puis, différents récits au travers desquels on découvre l'identité de certains de nos camarades : Jean Laffineur, Georges Fehner...

Autre manifestation d'intérêt, la soirée où nous sommes conviés avec notre encadrement

français, au Grand College de jeunes filles de Birmingham, lesquelles toutes charmantes nous reçoivent en robe du soir. C'est le 15 avril, avant notre départ à Tuscaloosa. Nous allons passer un moment fort agréable, nouer quelques relations sympathiques, qui vont beaucoup plus loin pour l'un d'entre nous. Il s'agit de Marcel Mougnot qui ce soir-là, va faire la connaissance de sa future femme, Jane Scruggs.

## LA MISSION FRANÇAISE DE L'AIR AUX ETATS-UNIS

**A**vant de poursuivre le récit de nos expériences, il est indispensable de dire un mot de l'organisme qui couvre l'ensemble du "training" des Français aux Etats-Unis.

Il s'agit de la "Mission Française de l'Air aux Etats-Unis", laquelle dépend du Gouvernement Provisoire de la République Française dont le Général de Gaulle est le Président. Cette mission comporte en son sein le CFPNA dont le Commandant est le Colonel William Breyton, qui, à moitié Américain, entretient des liens très étroits avec les autorités militaires des Etats-Unis.

Les stagiaires français sont répartis sur de nombreux "Fields" et non "Air Force Base" comme cela sera plus tard : Tyndall, Kessler, Gunter, Dodge-City, Big-Spring, Lowry, Scott, Craig, Barksdale, Selfridge, Oscoda, où sont formés

pilotes, navigateurs, bombardiers, radios, mécaniciens, mitrailleurs. Ces bases sont plus généralement situées dans le sud et le sud-est des Etats-Unis.

La mission française diffuse un organe de liaison, magazine mensuel qui s'appelle d'abord "F-Mail", ensuite "Courrier de l'Air aux Etats-Unis". Il est fort bien fait et comporte de nombreuses photos et articles rédigés le plus souvent par des stagiaires. Des dessins aussi, c'est ainsi que l'on y retrouve la "patte" de P. Duffetel qui deviendra plus tard Président de l'Académie d'Architecture, et restera toujours fidèle à l'Armée de l'Air puisqu'il terminera une carrière de réserviste avec le grade de Colonel, et également celle de J. Noettinger qui fera par la suite un parcours très apprécié dans le journalisme aéronautique et publiera également de nombreux ouvrages.

## DES VISITES DE NOTRE ENCADREMENT

**N**ous avons aussi des visites fréquentes de nos supérieurs à Washington, spécialement le Lieutenant-Colonel Dartois. Notre aumônier, le Père Goube, s'intéresse de près à nos situations personnelles, tout en essayant de nous convertir à son "dada" qui est la photographie. "Un appareil photographique est un ami" nous répète-t-il chaque fois que nous le rencontrons. Il a bien raison, car tout moyen capable de susciter ou de développer un sentiment d'amitié est indispensable pendant cette période où nous sommes si loins de nos familles.

Pour ceux d'entre nous qui sont originaires du Maghreb, ce n'est pas grave, mais pour les autres qui ont laissé les leurs en métropole, c'est parfois l'angoisse, spécialement après le débarquement, quand les combats deviennent

plus violents et que les nouvelles nous arrivent fragmentées et incertaines.

A cette époque en effet, le courrier est très lent. Sur l'Atlantique, tout passe par bateau. Avec l'Afrique du Nord, il ne s'écoule pas moins d'un mois entre l'envoi d'une lettre et l'arrivée de la réponse... On envoie aussi de petits colis (lait en boîte, chocolat, mercerie), mais ils n'arrivent pas toujours.

Avec la France, les communications sont, comme on l'imagine, infiniment plus aléatoires. Tout passe par la Croix-Rouge. Les messages ne doivent comporter que 25 mots concernant seulement des problèmes personnels ou familiaux. Les messages mettent trois mois à parvenir à leurs destinataires.

## L'AMBIANCE PARTICULIÈRE DU "DEEP SOUTH"

**N**otre séjour à "Van de Graaf Field" prend fin le 28 juin. Vingt-cinq d'entre nous, nos anciens, ainsi que H. Coisne et J.J.S.S. ont reçu leur "check-out" du "Chief-instructor", un major de l'"Army Air Corps".

Il fait une chaleur très lourde sur cette terre du Sud, "Dixie Land", comme disent les habitants descendants des anciens confédérés. Le drapeau sudiste, rouge, barré d'une croix bleue en diagonale sur laquelle s'alignent les étoiles blanches représentant les onze états confédérés, est volontiers affiché à l'extérieur et dans certaines vitrines. Parmi la population,

on ressent encore des rancœurs sourdes et comme un défi. Des gamins nous lancent à la tête leur fierté d'être des "rebels". Des restaurants portent d'ailleurs souvent le nom de "Rebel Inn".

### *NOUS ESSAYONS DE BRISER LES TABOUS...*

*A Selma, nous sommes deux ou trois en ville à l'arrêt d'un bus. Nous montons à l'intérieur. Il n'y a plus de places à l'avant qui est la partie réservée aux blancs. En revanche, à l'arrière où sont parqués les "coloured people", il reste des places assises. Nous y allons et nous nous asseyons à la grande stupéfaction et au grand émoi des Noirs et des Blancs.*

*G. Depardon*

Avec les noirs ("the niggers", comme les appellent les gens du Sud), la ségrégation est toujours présente. Dans l'entrée des grands magasins, les fontaines d'eau fraîche indiquent côte à côte : "white", "coloured". A l'intérieur des bus, les descendants d'esclaves sont parqués à l'arrière et même souvent entassés, et

il n'est pas question de transgresser la règle.

## NOUS QUITTONS TUSCALOOSA - LA PROMO ÉCLATE

**A** la fin de notre "Primary", la promotion va donc véritablement éclater :  
- un premier groupe est constitué par nos camarades dont la liste a été donnée plus haut

et qui ont été dirigés vers les écoles de navigateurs-bombardiers. Après un bref retour à Craig, leur entraînement commencera à Big Spring (Texas).



### *Les rescapés :*

#### *1er rang*

*M. Maumejean - G. Chollet  
J.J. Servan - Schreiber  
R. Chesnais*

#### *2ème rang*

*G. Turpault - L. Julienne  
Ch. Mesnard - M. Mougnot  
R. Despouy - H. Atlan*

- et puis il y a ceux qui ont été sélectionnés pour l'école de chasse et qui partent le 27 juin vers Gunter-Field (Montgomery-Alabama) : P. Briffe, J. Brit, L. Campocasso, J. Carrier, G. Fehner, P. Ferrando, H. Ferrando, J. Humbert, G. Lescure, M. Maumejean, Ch. Mesnard, M. Mougenot, A. Poillot, J.P. Quinel, M. Thion, ainsi que nos anciens, J.P. Chabot, R. Chesnais, J.P. Derely, de Feraudy, L. Julienne, M. Saint-Cricq et aussi J.J. Servan-Schreiber.

- enfin, les pilotes de bombardement feront le "basic" à Shaw-Field (Sumter-Caroline du sud) : H. Atlan, R. Blanc, G. Chollet, R. Clément, G. Depardon, R. Despouy, J. Margain, A. Pestre, G. Turpault, et nos anciens, J.M. Pineau, D. Barois, J.P. Thomas, ainsi que H. Coisne.

D'après G. Depardon, le choix entre pilotes de chasse et pilotes de bombardement aurait été

effectué par notre encadrement français et non par les Américains, selon certains critères, notamment l'aptitude au tir. On nous avait d'ailleurs demandé auparavant de remplir un questionnaire pour faire connaître nos options personnelles.

**Voilà, pour nous Tuscaloosa c'est fini.** Dans ce pays du Sud, si attachant quand on y a vécu quelque temps, la campagne n'a évidemment rien de commun avec nos paysages riants de France. Ce sont des étendues plates et monotones, couvertes d'immenses plantations de canne à sucre, de maïs ou de coton. C'est donc à travers ce paysage que cette fois-ci, devenus parfaitement autonomes grâce à nos voitures, et munis de nos ordres de mission américains, nous rejoignons les uns et les autres nos bases respectives sur lesquelles nous allons entreprendre la prochaine étape de notre entraînement. Ce sera le "basic training".



*1er rang*

*J. Brit  
G. Lescure  
G. Fehner*

*2ème rang*

*J.M. Pineau - H. Coisne  
H. Ferrando - J.P. Chabot  
A. Pestre - A. Poillot  
R. Blanc - D. Barois - R. Clément*

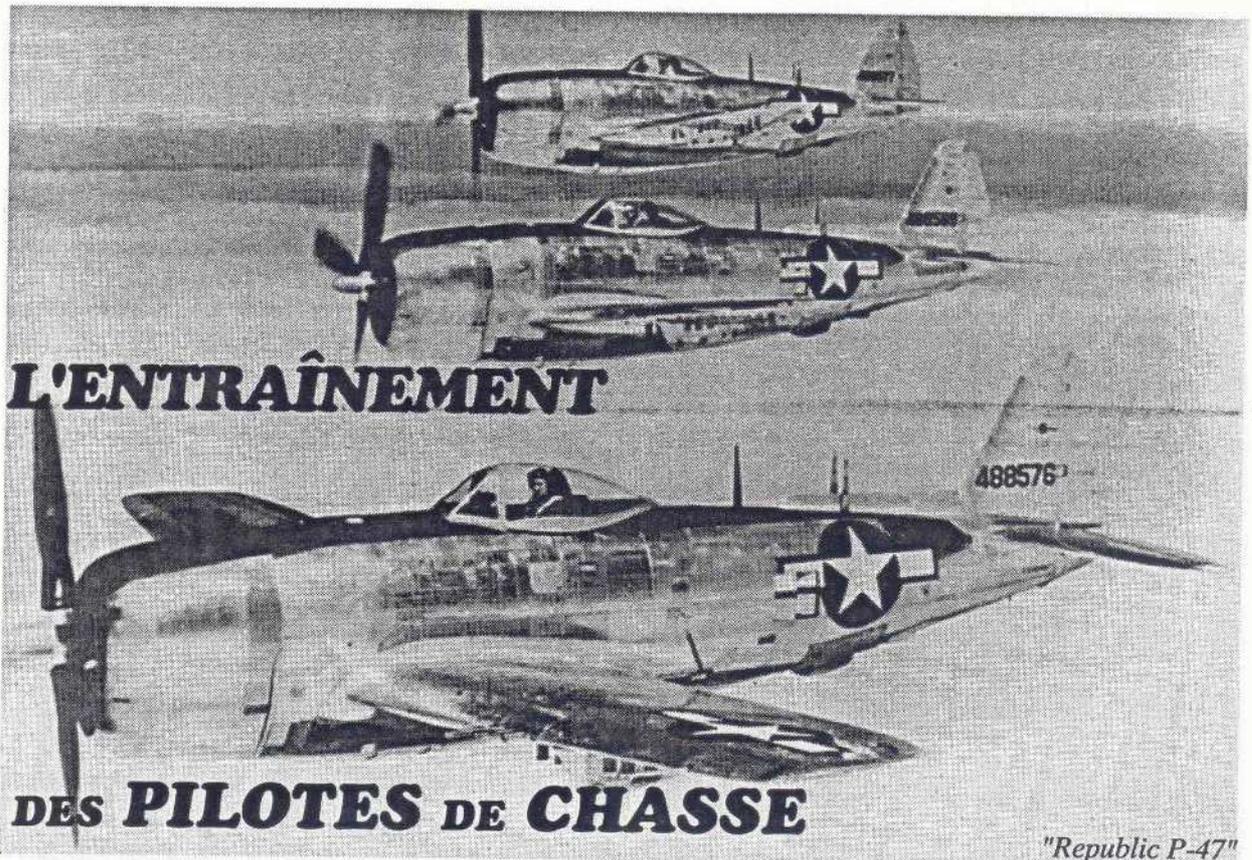


**1er rang**

*M. Saint-Cricq  
J.P. Thomas  
L. Campocasso  
J.P. Quinel*

**2ème rang**

*J. Carrier - G. Depardon  
J. Margain - P. Ferrando  
P. Briffe - de Féraudy  
J. Humbert - M. Thion*



## L'ENTRAÎNEMENT

## DES PILOTES DE CHASSE

"Republic P-47"

*Sur les seize camarades qui seront désignés pour le "training" chasse, onze seulement vont parvenir à triompher de toutes les embûches. Ils finiront en "OTU" sur un avion impressionnant pour l'époque, le "Republic P-47 Thunderbolt" : the "jug" comme l'appellent familièrement les Américains.*

**A**près le "Primary Training" à Tuscaloosa, la promotion a donc éclaté, quinze camarades sont désignés pour faire l'école de chasse. Il s'agit de : P. Briffe, J. Brit, L. Campocasso, J. Carrier, G. Lescure, G. Fehner, Pierre et Henri Ferrando, J. Humbert, M. Maumejean, Ch. Mesnard, M. Mougnot, A. Poillot, J.P. Quinel et M. Thion. A ceux-là, il faut ajouter J. Franchi qui, comme on le sait, a connu de sérieux ennuis de santé au Maroc et qui poursuivra son entraî-

nement dans la chasse également, mais avec un décalage d'à peu près trois mois par rapport aux autres. Il faut ajouter également quelques-uns de nos anciens : J.P. Chabot, R. Chesnais, J.P. Derély, de Féraudy, L. Julienne, ainsi que notre polytechnicien J.J. Servan-Schreiber.

**Le 27 juin**, tout le monde se met en route en voiture à destination de la prochaine étape de notre entraînement : Gunter Field, près de Montgomery (Alabama).

### **LE "BASIC TRAINING" (du 4 juillet au 15 août 1944)**

**G**unter Field est une assez grande base avec ses baraquements au standard habituel et une grande piste en herbe aussi large que longue où l'on peut se poser à plusieurs de front.

Le "training" s'effectue sur "Consolidated Vultee BT-13" au nom évocateur de "Devastator" (pour les élèves sans doute). L'avion possède un train fixe, une silhouette aussi aérodynamique qu'une caisse à savon, il

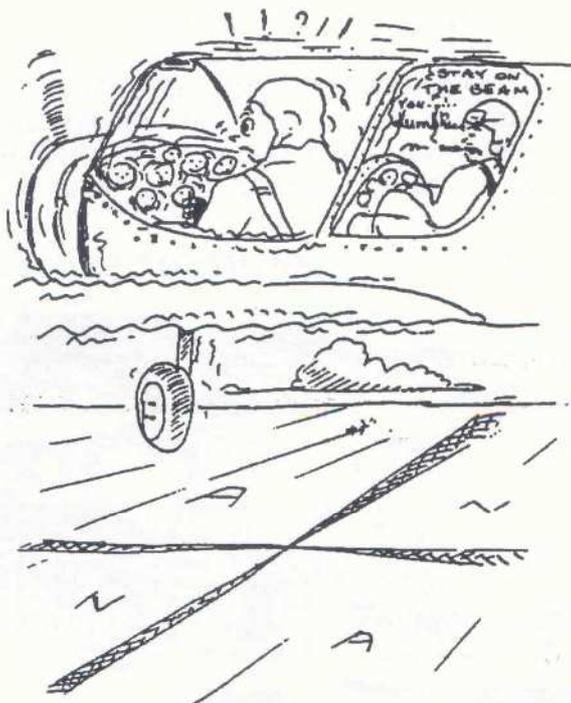
vibre de partout (d'où le surnom qu'on lui donne : "BT-13 Vibrator"), mais il est d'une solidité à toute épreuve...juste ce qu'il nous faut.

Nous allons ensuite aborder le vol aux instruments et les procédures d'approche au "beam" ce qui nous oblige à concilier les "A" et les "N", un vrai travail de besogneux! Ce qui nous intéresse le plus, ce sont les premiers vols de nuit en solo, avec

atterrissage sur terrain éclairé par des projecteurs de l'armée. C'est assez féérique.

Notre chef de "Flight", le Major Philipsborn aime bien les Français (il utilise d'ailleurs un français assez truculent), tout en les eng... et en les traitant de tous les noms.

Ce qui est pittoresque, c'est la rentrée des vols. A midi moins le quart, tous les avions convergent vers la base et se mettent à tourner en rond autour de la piste...car cela sent le "lunch". Et puis d'un coup, la tour annonce : "Les Français, posez-vous". Alors, comme une nuée de saute-relle, c'est le plongeon vers le terrain où tout le monde se pose en même temps, à trois ou quatre de front...Incroyable, il n'y a pas d'accident!



Le "Consolidated Vultee BT-13"

#### UNE MÉSAVENTURE QUI FINIT BIEN

Au moment où nous quittons Tuscaloosa avec nos voitures, un "PT-19" déchainé effectue des passages à basse altitude sur notre convoi. Nous nous arrêtons sur la route pour regarder. Il s'agit de l'ami Briffe qui, retardé à la suite d'un problème médical, est resté à "Tusca" pour finir ses heures de vol.

Mais la démonstration tourne mal. P. Briffe finit en effet par couper une ligne téléphonique et repart avec un long fil accroché à son train d'atterrissage. Pour nous, c'est la consternation! Nous nous demandons s'il s'en est aperçu. En effet, s'il ramène le fil téléphonique à "Van de Graaf", les mécaniciens de piste vont le signaler et ce sera l'élimination immédiate. Or, il nous est impossible de le prévenir.

Heureusement P. Briffe s'est aperçu de l'incident et avec le sang-froid des grands criminels, il s'est posé sur l'un des nombreux terrains de dégagement non gardés...Comme il n'y a pas de démarreur électrique sur le "PT-19" (c'est un avion que l'on met en route avec un démarreur inertiel lancé à la manivelle), il laisse le moteur tourner et va dégager le fil. Cependant il reste des marques très visibles sur le train d'atterrissage et l'aileron.

Un alibi...il faut un alibi. D'un coup de pied, il renverse un des piquets de bois de la clôture en fil de fer, tire le fil vers le terrain, puis retourne à Tuscaloosa. Comme cela, se dit-il, je dirai que je me suis posé pour effectuer des atterrissages d'entraînement et qu'à la suite d'une fausse manoeuvre, j'ai accroché la clôture.

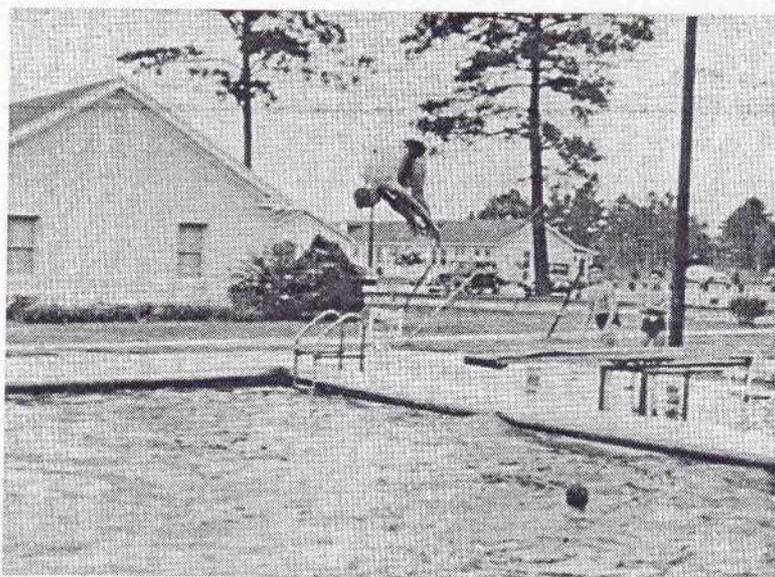
Tout est bien combiné. Mais finalement, de retour à la base, personne ne lui demande rien. Quant à la ligne téléphonique, elle doit être désaffectée, car là non plus personne ne se plaint auprès de la compagnie des téléphones. Tout est donc bien qui finit bien...

La ville de Montgomery est une assez grande ville. La principale distraction est le "Huntington College" pour jeunes filles, avec ses soirées dansantes du samedi soir dans une ambiance très "Sud romantique". Pas de "boogie-woogie" effréné, mais beaucoup

de tendres slows avant la dernière danse "Good-night where ever you are..."

Nous allons quitter Montgomery. Le "basic" se termine en effet début septembre après que nous aurons réalisé 65 heures de vol.

### **L'"ADVANCED TRAINING" (du 13 septembre au 26 octobre)**



*La piscine à Graig-Field*

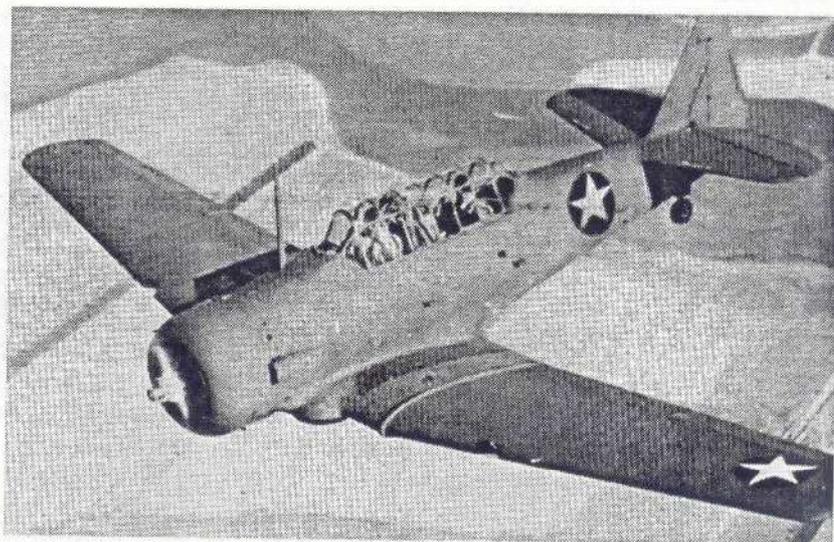
Après le "basic", c'est le retour à "Craig Field" pour la dernière étape avant les "silver wings" tant convoitées.

Nous retrouvons donc "Craig" ainsi que le Capitaine Lamaison, cette fois-ci en uniforme d'officier américain. Nous avons accès au mess et à un Club d'officiers très bien installé, avec piscine, etc... Certains vont retrouver leurs "girl-friends" de "Birmingham". Il va falloir cependant éviter les fantaisies et respecter les "regulations" si nous voulons être "gradués", c'est à dire brevetés.

Le "North American AT-6 Harward" (qui sera plus tard très utilisé dans notre Armée de l'Air en Algérie) est un excellent avion, bon pour l'acrobatie (sauf vol sur le dos car il ne possède pas de carburateur inversé), mais il est délicat à manier.

Les anciens nous préviennent : il faut faire attention au train étroit, car par vent de travers, c'est un avion qui a une tendance très nette au "cheval de bois", et dans ce cas, c'est l'élimination plus que probable. Sur cet avion, nous allons faire 73 heures de vol.

Une découverte qui va nous vexer, nous les Français : quand nos avions sortent de révision avant d'être à nouveau mis entre nos mains délicates, ils sont essayés en vol par des femmes pilotes! Notre entraînement commence à sentir "la chasse": virages relatifs, acrobatie, patrouille serrée, les moniteurs sont exigeants. Parmi eux certains Français comme Jacques Noettinger qui plus tard acquerra comme journaliste une excellente réputation dans les milieux aéronautiques français.



*L'AT-6 "Harward"*

**LES AFFRES DE L'ÉLIMINATION**  
(extrait du journal d'A. Poillot)

Mercredi 13 septembre : premier vol ce matin sur AT-6. Je suis enthousiasmé par ce nouveau "tapin"!...Par contre, l'atterrissage me semble hasardeux. Enfin... on verra.

Samedi 16 septembre : à 10h 30, je pars pour ma première mission "solo". Avion au poil!

Lundi 18 septembre : cela ne marche pas trop mal. Fehner et Brit passent des "checks" d'élimination. C'est trop bête tout de même!

Mardi 26 septembre : je vole aujourd'hui en double avec moniteur. C'est assez difficile...

Lundi 2 octobre : Nous commençons l'école aux instruments...je pense que ça marchera...

Lundi 16 octobre : graduation du 8ème. Les petits veinards!

Vendredi 27 octobre : "washed out"! (après deux checks de vol en formation). J'ai pleuré...de vraies larmes...arriver à 15 heures des ailes, et puis pfiitt! en moins de deux!...c'est trop bête!...Quand est-ce que je piloterai un avion? Dieu seul le sait!

Entre les vols, nous participons activement à la vie américaine...Nous avons des "dates", certaines très sérieuses. C'est ainsi que notre camarade M. Mougenot (qui hélas trouvera la mort en vol de nuit à Friederishaffen en 1947), rencontrera sa femme, Jane Scruggs.

Pour le moment, notre stage se passe très bien, malgré hélas encore quelques éliminations, celles de J. Brit, G. Fehner, M. Maume-jean et A. Poillot qui suivront celle de G. Lescure intervenue à Gunter Field.

Des petits incidents "amusants" (après coup), comme celui de M. Mougenot qui revient d'un vol de navigation de nuit avec...5 litres d'essence dans son réservoir! ou celui de J. Humbert qui, revenant se poser, s'aperçoit que sa manette des gaz est cassée...il lui est

impossible de réduire. Suivant les conseils de la tour, il fait une très longue approche et, au signal, coupe le contact moteur pour se poser hélice calée...avec de chaque côté de la piste, roulant à toute vitesse et toutes sirènes hurlantes, tous les véhicules de sécurité,

pompier en tête! On a tout à fait l'impression de se trouver dans un film de Hollywood!

Enfin, arrive le jour "J" de la remise des "ailes". Nous nous mettons en grande tenue. Les cadets américains sont accompagnés de leurs familles, certains d'entre nous ont avec eux leurs "girl-friends" bien habillées, avec petit chapeau et gants blancs. **Un triple hourrah pour la promotion "19-44-J"**, nous lançons nos

casquettes en l'air! ça y est, aujourd'hui, 23 novembre 1944, nous sommes pilotes!



## "FORCED LANDING"!

Victime d'une panne de moteur au cours d'un solo de navigation sur le sud de l'Alabama, j'effectue un "crash landing" dans un champ cahoteux au milieu des "esclaves" ramassant du coton. Las, le T-6 est bien équipé d'une ceinture de sécurité, mais chose exceptionnelle, pas de bretelles!... et je prends un solide "casse croûte pare-brise". Le visage ensanglanté et malgré mon "fluent english", je n'arrive pas à me faire comprendre des "indigènes" affolés. Heureusement, très vite se manifeste la maîtresse des lieux, épouse d'un pilote de chasse en opération en Europe. Elle prend les choses en mains et en attendant l'arrivée de l'équipe officielle de récupération, organise le soutien logistique : feu de camp, thermos de café chaud et bouteille de whisky (dans un sac en papier bien sûr). Finalement, je m'en tirerai avec quelques points de suture, les félicitations du jury... et un charmant souvenir.

Ch. Mesnard

## LA TRANSITION (du 9 novembre 1944 au 4 janvier 1945)

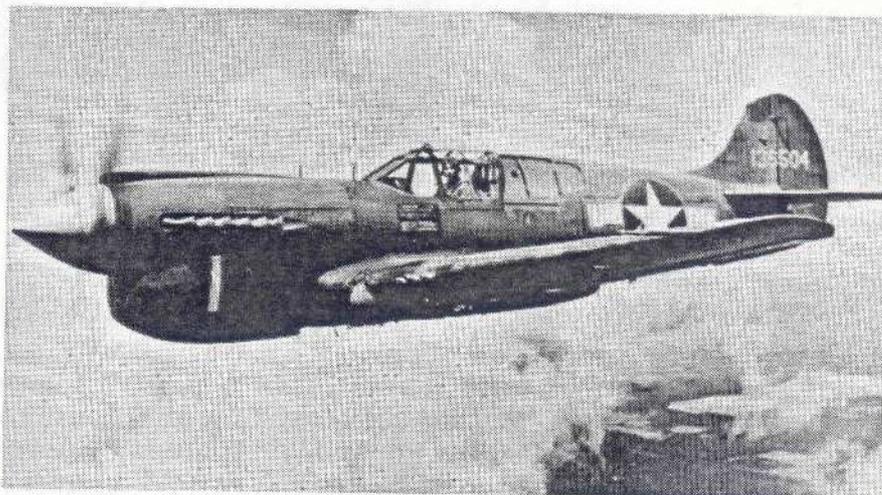
### - Le "P-40"

C'est le premier chasseur que l'on met entre nos mains, l'avion des "Flying Tigers" de Claire Chenault et d'El Alamein, entre autres.

Il s'agit du "Curtiss Tomahawk", équipé du même moteur de 1350 cv que le "Spitfire", le "Rolls-Royce Merlin" construit sous licence aux USA sous le nom de "Allison", dont il a le même bruit d'horloge bien réglée, un bruit soyeux... inoubliable... une "Ferrari" du ciel! Avec cet avion, nous allons faire une dizaine d'heures de vol.

Comme le "Spit", il a une silhouette élégante et le même train étroit : attention aux "chevaux de bois"! Sans doute est-ce parce que c'est notre premier chasseur, mais nous en conserverons toujours un souvenir merveilleux... spécialement de ces promenades que nous effectuons au-dessus du Golfe du Mexique.

Nous ouvrons la petite fenêtre à gauche dans la verrière pour entendre le bruit de l'air et le ronronnement feutré du moteur... des moments inoubliables!



Le "Curtiss P-40, Tomahawk"

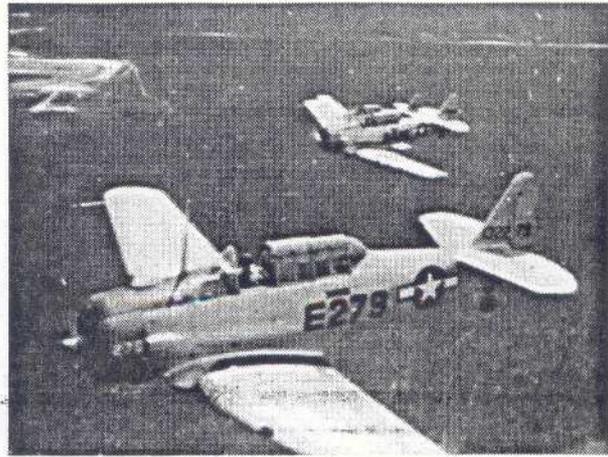


## - Le "Gunnery Training"

Après les "ailes" et en attendant d'accéder à l'OTU (Operational Training Unit qui doit se dérouler à "Oscoda"-Michigan), nous sommes envoyés en campagne de tir à "Eglin Field". Nous allons y accomplir une dizaine d'heures de vol.

Pendant une dizaine de jours, nous allons apprendre à tirer sur "biroute remorquée" et sur cibles au sol. Le paysage est affreux, plat, marécageux.

Il vaut mieux éviter de se "crasher" dans les marais car ils pullulent d'alligators. La seule ville du voisinage mais assez éloignée est "Pensacola", auprès de laquelle il y a une



importante base de la "Navy". Là, les positions sont bien tenues par les "cadets" de l'Aéronavale, parmi lesquels se trouve Philippe de Gaulle, le fils du Général.

## L'"OPERATIONAL TRAINING UNIT" (OTU)



L. Campocasso

C'est la dernière étape et pour l'accomplir il nous faut quitter le "Sud" et son climat tempéré, pour nous diriger vers les neiges et le froid du "Nord Michigan", à "Oscoda".

Nous y allons en voiture évidemment, un vrai rallye Sud-Nord via Memphis, Cincinnati, Chicago, Lansing, Saginaw.. Où se trouve "Oscoda"?..C'est ça "Oscoda"! Nous sommes dans le grand Nord...petits lacs glacés, sapins, et sous les sapins, de petits bungalows type trappeur, pour deux, mais très bien agencés.



J. Carrier - L.Campocasso - Rozinsky  
J.P. quinel - P. Briffe

Nous ne nous sommes pas pressés pour arriver. Nous avons bien fait car une surprise nous attend : le terrain est fermé à cause de la neige et du froid polaire. On nous donne alors quinze jours de permission et nous en profitons pour aller tous ensemble faire du ski à "Lake Placid" (New-York State). Ce n'est pas la porte à côté, mais aux Etats-Unis les distances ne comptent pas et nous sommes bien intégrés à "l'american way of life". "Lake Placid" n'est qu'une toute petite station, avec en tout et pour tout comme remonte pente, un câble où l'on s'accroche d'une main.

## LE "P-47"

De retour à "Oscoda", nous faisons connaissance avec la masse imposante pour l'époque du "Republic P-47", grosse barrique, surnommé "the jug", avec son gros moteur en étoile "Pratt et Wittney" de 2000cv, son train extra-large et sa masse de quelques 9 tonnes. Il en impose avec ses huit mitrailleuses de 12,7. Cette fois, c'est du sérieux.

L'entraînement commence... quel engin ! On raconte des tas d'histoires sur sa solidité légendaire, comme celle du pilote qui ayant dû se poser sur un lac glacé, a continué dans la forêt de bouleaux qui s'abattaient comme des allumettes sciés par les ailes qui n'ont presque pas été endommagées.

Nous nous entraînons en même temps qu'un autre détachement (sans doute le 8ème) qui va être endeuillé par un accident mortel, celui du S/C Lalès qui n'a pas pu se redresser à la suite d'un piqué.

Quant à J. Humbert, il n'a pas de chance : un samedi soir, il se retrouve avec une crise d'appendicite aigüe. Le chirurgien que l'on a fait



P.Briffe devant son P-47

revenir d'urgence d'une soirée dansante à Saginaw, ne doit pas être très content. Sous péridurale, notre camarade a conservé sa connaissance. Il peut donc converser avec les infirmières et le chirurgien, lequel lui demande aimablement : "vous voulez voir?" en soulevant le petit écran qui masque la partie opérée. "Non merci!" répond celui-ci, à qui on a pris la précaution, selon une habitude américaine surprenante pour nous, de faire signer un papier par lequel il a demandé à être opéré! Le résultat est une suspension de vol de trois mois...

### UN GUIDE POUR LE GÉNÉRAL JUIN

*Profitant de ce que je suis interdit de vol, je me rend en Californie en faisant de l'avion-stop. Il suffit de se présenter au "transportation office" et de demander au pilote d'un avion de transport s'il veut bien vous emmener. La réponse est toujours : "Yes, get un chute, we take off in twenty minutes". Je fais ainsi le trajet : Des Moines, Salt Lake City, Sacramento, San Francisco.*

*C'est là que j'assiste à la naissance de l'ONU (vraisemblablement en août 1945). De nombreuses personnalités sont présentes à l'hôtel San Francis où je loge, en particulier le Général Juin qui un soir me demande : "Dites, lieutenant, qu'est-ce qu'on peut faire le soir ici?" Je réponds : "Ma foi, mon Général, il y a l'USO". C'est une organisation de loisirs pour militaires : détente et danse avec les WACS et où je dois dire que le "Bourbon" coule à flot. "C'est bien, allons-y!". C'est ainsi que j'ai l'honneur d'accompagner le Général Juin et de le laisser, toujours extrêmement digne avec son unique bras gauche, dansant avec une WAC.*

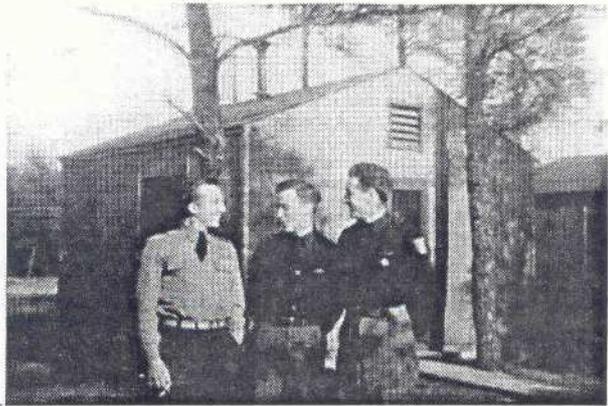
*Ce séjour est également pour moi l'occasion d'aller passer une semaine à Hollywood où les Français sont plus que bienvenus parmi les acteurs et les actrices...*

Peu de temps après, un incendie de forêt menace la base. Tout l'OTU est évacué sur "Selfridge Field", la base aérienne de Détroit où nous retrouvons nos camarades de promotion du "bom bing". "L'école de chasse" est commandée par le Capitaine Le Martelot. Nous sommes en avril 1945, la fin de la guerre est toute proche et cela se sent.

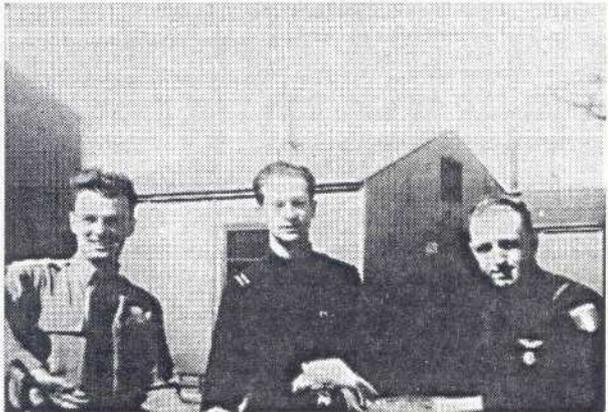
Un jour, nous recevons la visite non annoncée du Général de Gaulle en personne qui vient nous voir sur le "tarmac" et nous adresse quelques mots. Un souvenir!

La vie à Détroit est très agréable et la proximité du Canada permet de fréquents voyages à "Toronto" toute proche par le "Windsor Bridge". On ne réclame aucune formalité à la frontière. Nous profitons également des baignades et des sports nautiques sur le lac "Saint-Clair", à "Port Huron" en particulier. Le Lieutenant Rozinsky, fabrique des skis-nautiques et nous nous initions à ce sport.

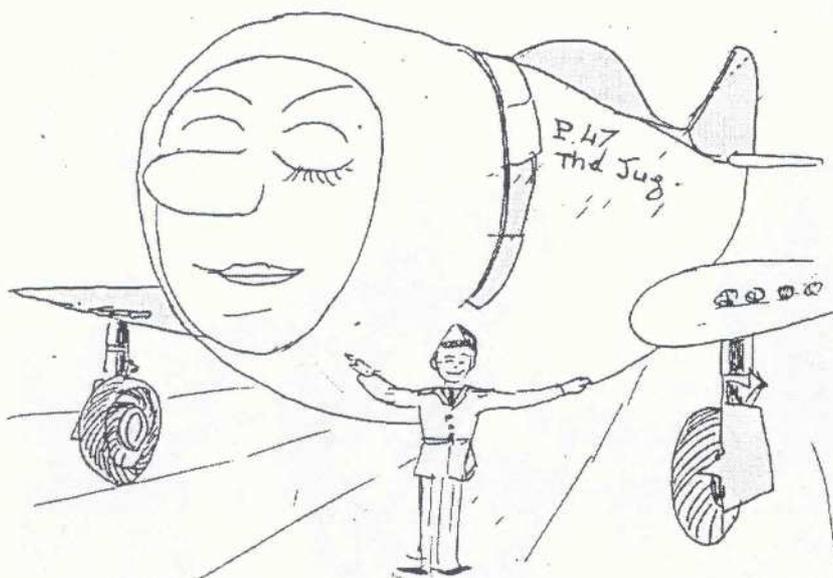
Des festivités bien sûr pour le 8 mai 1945, mais après cela un grand relâchement se manifeste dans notre entraînement et nous bénéficions d'une plus grande liberté. C'est ainsi que nous allons en week-end à New-York, Rozinsky, P. Briffe et J. Humbert dans la superbe "Packard" de Rozinsky, et en conduisant à tour de rôle, nous accomplissons le parcours dans le minimum de temps. C'est pour nous l'occasion d'utiliser pour la première fois une autoroute à péage, le "Turnpike".



J.P. Quinel - M. Mougenot - P. Briffe



J. Humbert - Rozinsky - J. Carrier



Yessir ! That's my baby , my new baby !

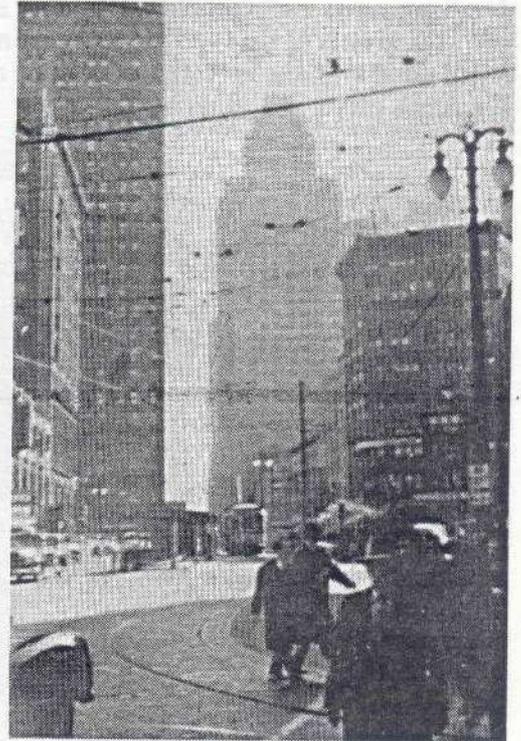
Pour en revenir à notre entraînement, alors qu'une partie de la promotion, les navigateurs-bombardiers, est repartie en France en juin, nous restons quelques-uns sur place : en particulier J. Humbert qui a été retardé et qui va enfin reprendre ses vols, ainsi que P. Briffe qui est resté comme instructeur avec de Féraudy. Or, de Féraudy va se tuer au cours d'un vol avec deux élèves en formation serrée. Un des ailiers, en voulant effectuer un changement de position, va en effet découper la queue du "P-47" leader. De retour en France P. Briffe ramènera les effets personnels de notre ancien à la famille de Féraudy.

### AUTO-STOP POUR DÉTROIT

*Un jour un de nos camarades d'entraînement fait du stop pour aller de "Selfridge" à "Déroit". Il voit s'arrêter une grosse «Buick» noire et après s'être installé dans la voiture, constate que les deux types sur le siège avant ont vraiment des têtes de gangster comme on en voit au cinéma. A ses pieds un carton entr'ouvert; il regarde : des faux tickets d'essence (on est encore rationné à l'époque).*

*"Cà y est" se dit-il, "mon compte est bon, pas de témoin!". De fait, en arrivant dans une rue de Déroit, la voiture s'engouffre dans un garage dont la porte se referme derrière. Pas rassuré, il descend et le type à l'air de gangster lui dit : "J'espère que vous comprendrez que vous devez la fermer".*

*Pas plus rassuré que cela, le camarade en question a filé sans demander son reste.*



*Une rue de Déroit*

Nous faisons connaissance avec le "P-47 N", un monstre de 2800 cv, onze tonnes, qui était prévu pour le Pacifique, avec thermos à bord, petit garde-manger, pilote automatique... et une autonomie qui permet des vols de 10 à 12 heures!

C'est finalement au début de 1946 que Jean Humbert reprend le bateau pour rejoindre le Maroc d'où il était parti deux ans auparavant,

et retrouver ensuite M. Thion au Groupe de chasse "1/3 Na varre" à Trèves en Allemagne. Celui-ci se tuera malheureusement en "P-47" en novembre 1946, en faisant du vol basse altitude sur l'étang de Berre!

J. HUMBERT



*Soirée à Oscoda : J.J. Servan-Schreiber, L. Julienne, P. Ferrando, H. Ferrando, J.P. Quinel, P. Briffe, J.P. Chabot, L. Campocasso*

# BIG SPRING

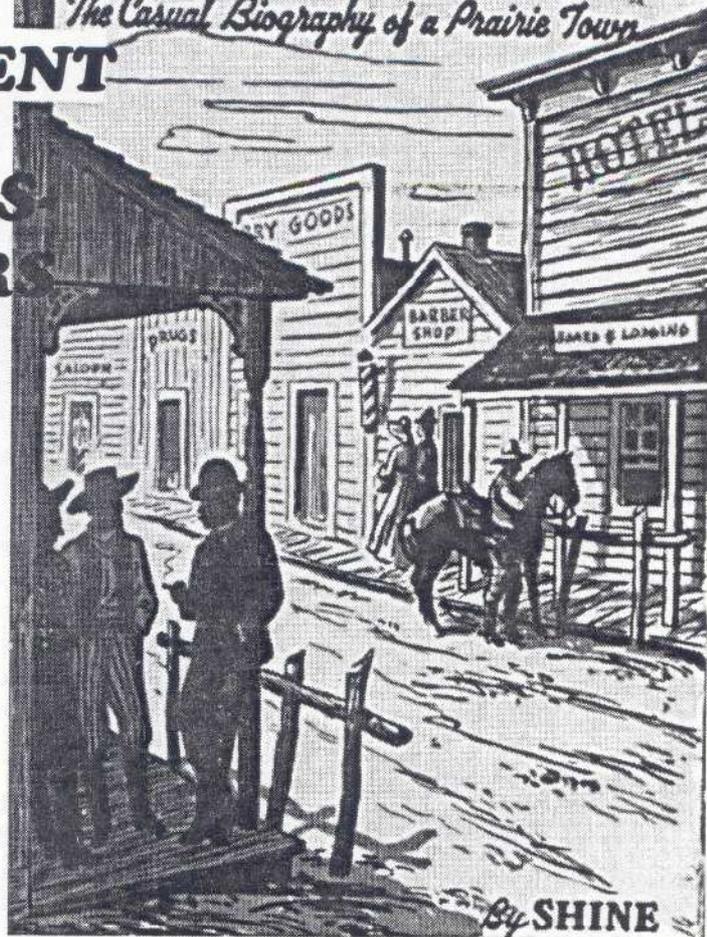
*The Casual Biography of a Prairie Town*

## L'ENTRAÎNEMENT DES NAVIGATEURS BOMBARDIERS

*"When the sky is clear and  
the bombardier thinks of  
someone he loves  
on the ground"....*

*ou*

*Comment on devient  
bombardier....*



**L**e stage de "Primary-Training" sur "Fairchild PT-19" à Tuscaloosa, va provoquer l'élimination de quinze d'entre nous qui reviendront donc à la case départ, au "Pool" de "Craig Field", en attendant leur affectation en école de bombardiers à "Big Spring" (Texas). Il s'agit de R. Antiphon, A. Bar, P. Bonnet, P. Chauvineau, P. Dompnier, P. Donné, J. Ducasse, M. Heldt, A. Hours, J. Laffineur, G. Laloue, Y. Letourneur, A. Mathiot, Cl. Sevestre et P. Vendeuil.

Ce résultat plutôt surprenant par son ampleur a suscité bien des commentaires. Certains l'ont

attribué à l'impact désastreux sur les cadres et moniteurs américains (militaires et civils) de l'école de pilotage, de pratiques prétendument traditionnelles qui ont paru comme autant de preuves de légèreté dans un contexte qu'on aurait pu souhaiter plus strictement orienté vers la formation technique en vue d'une participation plus proche au fardeau des "boys" en guerre active et meurtrière un peu partout dans le monde.

Quoiqu'il en soit, les intéressés vont attendre pendant un mois, leur affectation en école de bombardier.

### **EN ATTENTE À "CRAIG-FIELD"**

**C**es loisirs forcés que nous nous efforçons de passer de façon agréable sinon satisfaisante, nous permettent de nous adapter à cette vie américaine qui se veut si sérieuse

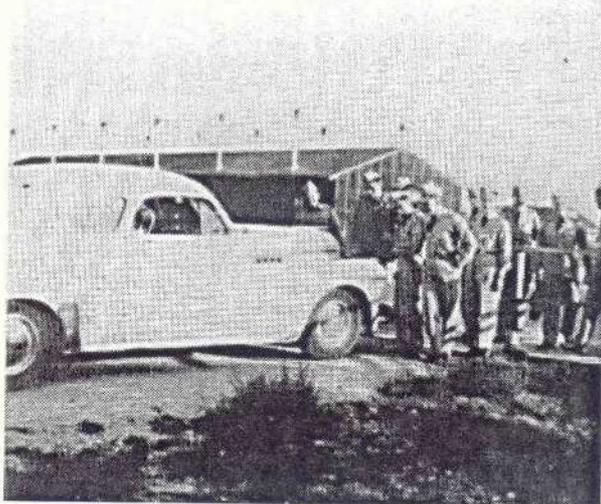
dans la travail ("There's a war on...") et si décontractée après ("Take it easy..."), "quand on laisse le temps rouler" comme disent nos cousins "Cajuns" de la proche Louisiane.

Dès notre arrivée à "Craig Field", nous recevons un accueil très chaleureux dans les familles américaines. Ce retour forcé nous permet de reprendre des contacts et de nous faire de nouveaux amis. Nous resterons par la suite en relation avec nos familles d'accueil, pendant plusieurs décennies pour certains...

La vie au dépôt est marquée par les passe-temps habituels que les militaires de tous les pays ont mis au point pour pallier leur désœuvrement. Le Commandant d'armes est l'ancien Chef de notre 2ème brigade, le Capitaine Lamaison. R. Antiphon sera son officier-adjoint.

## EN ROUTE POUR "BIG-SPRING"

**L**ordre de notre affectation à l'école des bombardiers de "Big-Spring" (Texas) nous arrive à la fin du mois de juin. Entre temps, nous apprenons la grande nouvelle du débarquement allié en Normandie.



*En admiration devant la belle voiture d'un camarade*

Donc, le **1er juillet 1944** les quinze camarades de la promotion s'embarquent dans les six voitures hétéroclites qu'ils ont pu acquérir, et tout le monde met le cap vers l'ouest. Le voyage de ces nouveaux pionniers du "Far-West" se déroule sans trop d'incidents de l'"Alabama" jusqu'au coeur du "Texas" via Meridian et Vicksburg dans le "Mississippi" (lieu d'une grande bataille de la guerre de Sécession), Monroe et Shreveport en "Louisiane", puis Dallas où nous donnons un cours de français improvisé (en grande tenue blanche) aux étudiantes de l'Université locale.

Le trajet est bouclé en 5 jours (pour accomplir environ 2000 kms), par une température de 110° Fahrenheit qui ne convient pas aux moteurs, ni surtout aux radiateurs de nos vieux tacots. Au Texas, le plus difficile n'est pas de trouver de l'essence (le pétrole ne

manque pas dans la région), mais le problème c'est le ravitaillement en eau.

**Arrivés en ordre dispersé vers le 6 juillet**, nous nous trouvons placés entre deux sessions de l'école de bombardement. On nous donne alors des cours pour passer le temps (la "glandule" existe aussi aux Etats-Unis...). L'enseignement ne commencera véritablement pour nous que **le 25 juillet** et les premiers vols d'entraînement, **le 14 août**.

Sur le plan administratif, nous dépendons du Lieutenant Bonnard, "Commandant d'armes". Nos soldes (290 dollars par mois) sont confortables. Tout va donc bien.

Notre Chef de détachement est le **lieutenant Carnoy** (promo 41). Dans notre section la plupart des instructeurs parlent français. Quant à nos pilotes, il semble que le Commandement nous ait affecté les plus "tordus", pensant qu'ils feraient bon ménage avec les Français. D'ailleurs, l'un d'entre eux passera en cour martiale pour indiscipline en vol.

### ENNUIS DE MOTEUR

*A bord d'une "Packard 37", P. Bonnet, P. Donné et P. Chauvineau s'élancent vers leur destination : "Big-Spring", visitant au passage Mobile, la Nouvelle Orléans puis Houston où ils sont aimablement reçus au "Country-Club" par un représentant de la famille Schlumberger. Mais hélas, contraints d'abandonner à la réparation leur "Packard" dont le moteur émet d'inquiétants bruits de castagnettes, ils seront obligés d'accomplir en bus la dernière partie de leur trajet vers "Big-Spring".*

*Trois semaines plus tard, P. Bonnet et P. Donné reviendront chercher leur véhicule au cours d'un week-end, ce qui va leur imposer 20 heures de "Grey-Hound" en passant par Dallas!*

*P. Bonnet*



*En tenue de vol devant un AT-11*

*1er rang : P. Chauvineau, Cl. Sevestre, A. Mathiot, Y. Letourneur, Lt Carnoy, G. Laloue, Papelier, R. Antiphon, A. Hours*

*2ème rang : Sgt Ducasse, P. Dompnier, P. Donné, J. Laffineur, Wilt, P. Vendeuil, A. Bar, M. Heldt  
manquant : P. Bonnet, J. Ducasse*

## **EN PRISE DIRECTE AVEC LE "NORDEN"**

**N**ous prenons contact avec le "Beechcraft AT-11" qui va être notre avion d'entraînement, reconnaissable à son nez "de bombardement", et qui est équipé du viseur "Norden", la merveille des merveilles, jalousement gardé, le joyau du bombardement pour l'époque. Il y a aussi les "girafes" qui sont des sortes de plateformes très élevées, munies de roulettes et qui permettent d'apprendre le maniement du

viseur en salle, sans gaspiller de précieuses heures de vol. Bref, nous ne chômons pas.

Notre stage d'entraînement, prévu pour durer 18 semaines, va se terminer en fait dans les tous premiers jours de l'année 1945. Les stagiaires auront effectué environ 150 heures de vol de jour et une trentaine de nuit.

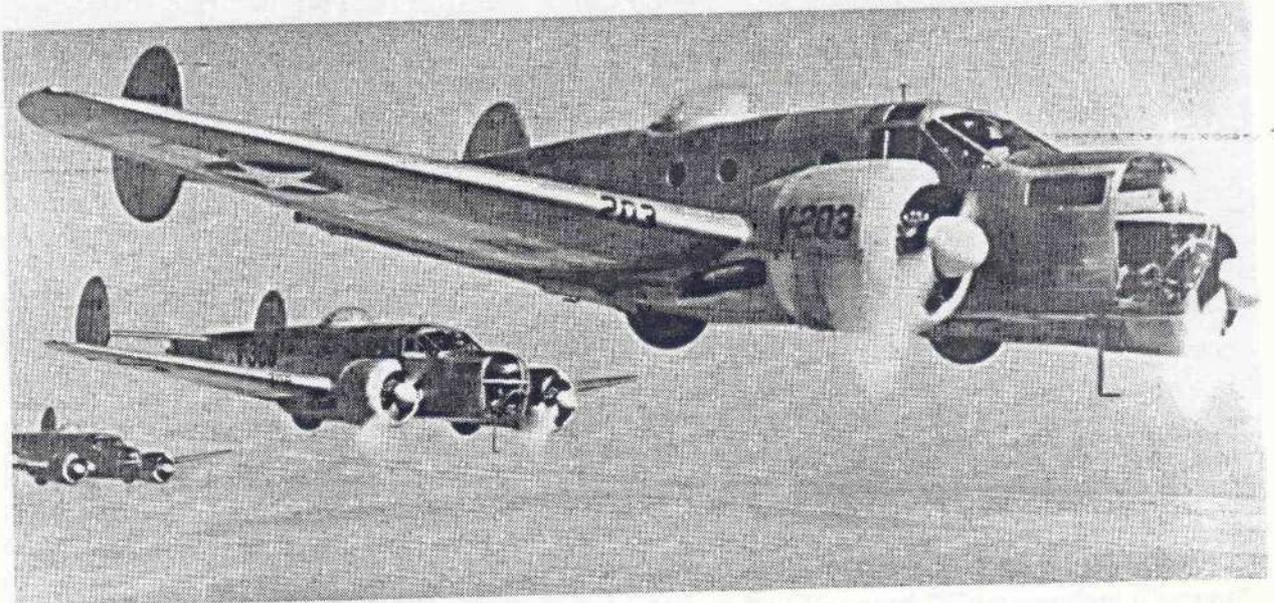


*L'AT-11 largue ses bombes sur la cible*

Le rythme auquel on nous soumet est plutôt rude : un jour, le vol a lieu l'après-midi, le lendemain, il se fait le matin et de nuit... Quelques difficultés ralentissent notre entraînement : réduction du nombre des bombes d'exercices allouées aux élèves (toute bombe lancée compte pour le classement), problèmes avec des matériels fatigués ou récalcitrants...

La mission type consiste à partir à deux élèves, l'un restant dans la soute du "Beech" pour filmer, par une trappe ménagée dans le plancher, l'impact des bombes larguées par le deuxième... Les vues prises permettent ainsi d'enregistrer les performances réalisées. Dans un deuxième temps, le lanceur prend la place

du cameraman qui va à son tour pouvoir montrer ses talents dans le maniement du "viseur". Notre camarade R. Antiphon se souvient d'avoir perdu dans de semblables circonstances une caméra, qui a disparu par la trappe. Il a du fournir ensuite un compte-rendu de perte en 14 exemplaires...



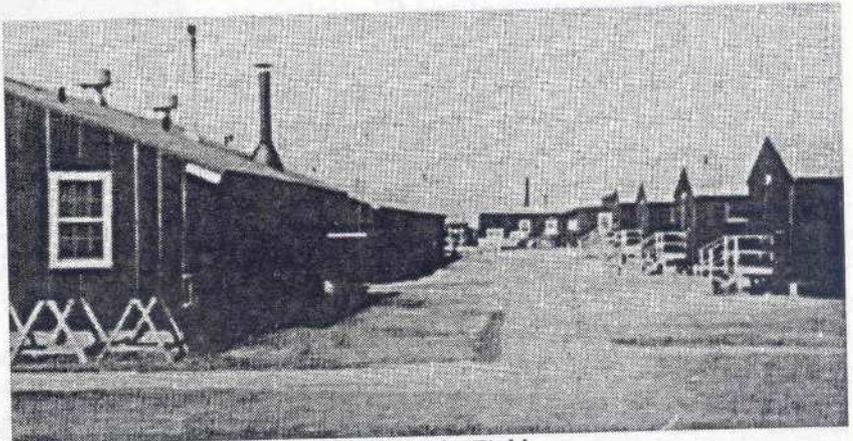
### "RATTLESNAKE FIELD"

Le climat de "Big-Spring", affreux bled perdu dans une espèce de savane remplie d'herbes et de cactus, s'apparente (pour la majorité d'entre nous qui avons connu l'Afrique du Nord) à la steppe des hauts plateaux algériens... La base est d'ailleurs baptisée d'un nom évocateur : "**Rattlesnake field**" ! En tout cas, la météo y est d'une constance remarquable : il n'y a jamais eu d'interruption de notre entraînement pour cause de mauvais temps!

L'ambiance de "Big Spring" est particulière. La ville ne présente aucun intérêt si ce n'est le fait que la base est seul point "humide" (au sens alcoolique du terme) dans un comté désespérément sec. Les samedis soirs se passent de préférence à la base et l'on comprend que les habitants de la ville fassent des pieds et des mains pour y être invités.

Les stagiaires sont logés en dortoir, sans trop de problème (à 20 ans on se fait à tout). Les distractions sont plutôt rares, limitées au cinéma

de la base et de temps en temps à une invitation dans une famille de cadres américains. Pour la plupart d'entre eux, nous appartenons



*Rattle snake Field*

à un pays encore auréolé d'un passé prestigieux mais aussi affligé de réactions difficilement compréhensibles au fin fond du Texas...

"Big-Spring" ne pouvant justifier son nom, ni par la présence d'aucune "source", ni par son "printemps", les aquaphiles du détachement n'ont que la ressource de la piscine la plus proche, située à quelques 100 kms à l'est, dans la ville bien nommée de "Sweetwater".

### BIG-SPRING (Texas)

"O give me land, lots of land,  
under starry sky above, don't  
fence me in..."

"The biggest little town in the  
USA", selon ses habitants...

La porte du Far West...

A quelques dizaines de miles,  
la "Pecos River"; une pan-  
carte : "West of Pecos, no law".

C'est à l'origine un point  
d'eau sur une piste de guerre  
Comanche, bien avant que la  
"Texas and Pacific Railroad"  
n'y passe.

Il y a bien une piscine, mais  
nous n'y avons jamais vu  
d'eau, sauf après un orage. Et  
les orages là-bas, c'est quel-  
que chose!

L'histoire se passe dans la "Main Street" bordée de trottoirs en bois et de maisons de même métal si j'ose dire!

Un orage vient de passer et dans "Main Street" dévale un torrent furieux. Un chapeau descend le courant. Il est saisi par un cow-boy regardant le spectacle sur le balcon d'un saloon. Des protestations s'élèvent de dessous le chapeau. Le cow-boy demande : "How do you feel down there?" Réponse du propriétaire du chapeau : "Moi, ça va à peu près, mais c'est mon cheval qui m'inquiète!"

P. Dompnier



The biggest little town in the USA

### EN ROUTE POUR L'"OTU"

**T**ous les stagiaires de la "promo" vont être brevetés, sauf J. Ducasse qui ne peut poursuivre son entraînement, car il est atteint d'une pathologie gastrique qui lui impose de dures épreuves et lui interdit par conséquent de poursuivre de façon normale des activités aéronautiques.

**Les cours prennent fin dans les derniers jours de décembre 1944.**

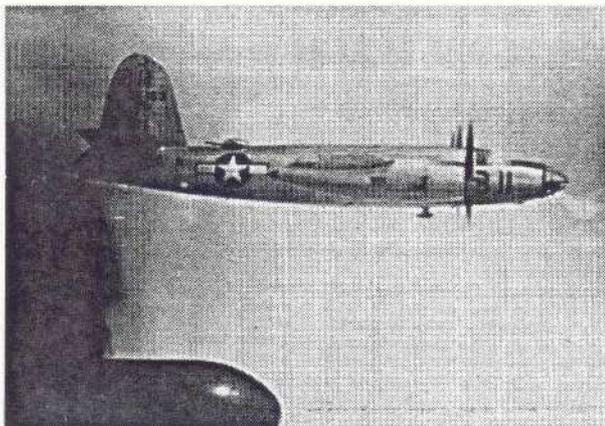
Après un banquet mémorable à l'hôtel Cactus (le bien nommé) de "San Angelo", nous sommes affectés à la transformation en équipage sur la base de "Barksdale Field" en Louisiane. Ce n'est jamais qu'à 700 ou 800 kms de "Big Spring" et l'échelon roulant (9 voitures) arrive sans encombre dans cette nouvelle affectation, après une courte escale à Dallas.

**Arrivés à "Barksdale" le 6 janvier 1945,** nous retrouvons des personnels (pilotes,



Au revoir à Big Spring

mécaniciens, radios, mitrailleurs) du 8ème détachement (nous-même appartenons au 9ème) déjà formés sur "B-26 Marauder". Treize équipages complets sont alors constitués. Après un accident en début de stage, il en reste douze parmi lesquels onze

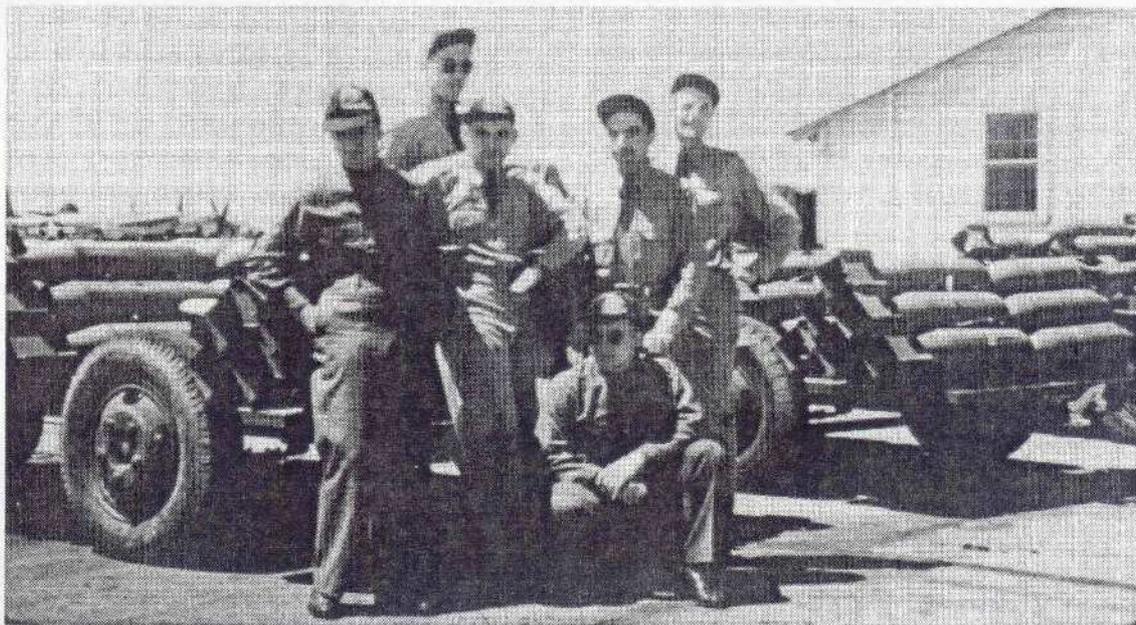


*Vol de groupe en B-26*

ont un bombardier de la 43 AFN. Huit de ses équipages ont des sous-officiers pilotes avec des bombardiers comme "commandants d'avion", les quatre autres ont des officiers "pilotes commandants d'avion" : les Lieutenants Frantz, Chauchot, Le Goc et Moreau, selon une organisation à la française qui ne laisse pas d'étonner les Américains. Il reste alors trois bombardiers disponibles : J. Laffineur, M. Heldt, P. Vendeuil qui vont être intégrés au 9ème détachement.

Notre séjour à "Barskdale" est assez bref (du 6-1-45 au 1-3-45). Chaque équipage effectue une cinquantaine d'heures de vol de jour et une vingtaine de nuit. Il s'agit évidemment de vols d'accoutumance à l'avion et à l'équipage. Ensuite, tout le monde quitte "Barskdale" pour "Selfridge" dans le Michigan. Le changement de climat est assez brutal entre une Louisiane au climat presque tropical et le Michigan encore endormi sous la neige...Le voyage se fait par voie ferrée (voitures comprises : mais deux seulement autorisées par détachement) via Memphis dans le Tennessee, Saint-Louis dans le Missouri, Chicago en Illinois et finalement Détroit dans le Michigan.

Nous entrons maintenant dans la phase de l'"OTU" (pour Operational Training Unit) qui va durer **du 6 mars au 23 mai 1945** et qui sera marquée pour nous Français par la fin de la guerre en Europe et pour nos amis Américains par le décès du Président Roosevelt en avril. L'"OTU" consiste en missions de type "opérationnel" (Tir réel, bombardement, vol en formation, etc..). Nous allons ainsi accomplir quelques 70 heures de vol de jour et 20 heures de vol de nuit.



*J. Margain, J. Laffineur, G. Chollet et le reste de l'équipage s'apprêtent à charger des bombes*

## **ADIEU AUX ETATS-UNIS**

**N**otre stage terminé, nous sommes envoyés à "Bolling-Field" où nous restons du **27 mai au 22 juin**, le temps de nous faire confectionner une tenue de sortie

### **QUESTION DE POINT DE VUE**

*Début juin, Pol Donné, alors en attente à "Bolling Field", se trouve seul dans un fauteuil d'un petit hall d'un hôtel de New York. Un Américain passe, voit un individu vêtu d'un uniforme qu'il ne connaît pas, croit avoir affaire à un héros de la guerre et lui demande : "Have you been overseas?" Pol lui répond "No, I am oversea!". L'Américain hausse les épaules, ne comprend pas et accélère le pas pour s'éloigner de ce déséquilibré qui se marre in petto ...*

*P. Donné*

"française" (au lieu du "dark green" et du "pink" de l'"Army Air Corps"). En effet, nous ne sommes pas encore dans l'"US Air Force" qui ne verra le jour qu'en 1947!

Le **23 juin**, nous sommes acheminés de "Bolling Field" au camp de transit "**Patrick Henry**", d'où nous partons pour Newport News (où nous étions arrivés début 1944). Nous embarquons le **26 juin** sur le "USS Meigs", transport de troupes qui nous dépose à **Oran** le **3 juillet** (triste anniversaire de la bataille de Mers-El-Kébir).

Nous sommes ensuite acheminés par le train vers le dépôt de Baraki et logés dans des

hôtels à Alger. C'est là que nous recevons nos affectations dans les Groupes de "Marauder" qui constituent la 11ème Brigade de Bombardement moyen.

*Nous passons quarante-huit heures au dépôt d'Oran, les jeunes Sous-Lieutenants que nous sommes ont le privilège d'être logés dans des wagons-lits en gare d'Oran. Ceux-ci n'ont évidemment pas l'eau courante. Un énorme baquet est installé sur la voie sous les wc et il n'a pas été vidé depuis une éternité!*

*P. Donné*

*La 11ème Brigade met chaque jour à notre disposition un "Marauder" sur le trajet Alger-Saint-Dizier. Le chargement a été défini en poids et en nombre d'individus : 1800 kgs par avion. Neuf d'entre nous partent chaque jour, car, avec nos bagages nous pesons chacun 200kgs. Ceux-ci sont pleins de vêtements et de matériels pour nous et nos familles, car nous ne savions pas si nous trouverions l'équivalent en France avant plusieurs années.*

*P. Donné*

Nous arrivons à **Saint-Dizier** le **14 juillet**, au moment où la 11ème Brigade se

prépare à rejoindre Mengen. Mais, comme disait Kipling, ceci est une autre histoire...



*Dernière photo sur le sol américain  
Le départ de "Patrick Henry" pour Newport-News*

## L'ENTRAÎNEMENT DES NAVIGATEURS



C-47 Dakota

*L'élimination déjà mal vécue au niveau du "Primary", est encore beaucoup plus difficilement acceptée au moment où l'on croit avoir franchi les plus durs obstacles, alors que ces "wings" de pilote tant désirées paraissent déjà à portée de la main. Cruelle déception que cinq d'entre nous auront connue, avant de se régénérer dans une passionnante formation à la navigation.*

**L**es vingt-cinq rescapés de la "grande purge" du "Primary" à Tuscaloosa, s'ils sont soulagés d'avoir franchi tant bien que mal la première étape de leur parcours, n'en gardent pas moins au coeur la hantise de l'élimination dans les phases suivantes de l'entraînement au pilotage.

Peut-être moins doués mais certainement moins résistants que les autres à la tension constante à laquelle les soumettent les exigences de la norme américaine, six d'entre eux en sont les victimes :

- deux sont éliminés en "Basic", R Clément à "Shaw Field", G Lescure à "Gunter";

- J. Brit, G. Fehner, M. Maumejean, A. Poillot, qui comme G. Lescure se destinaient à la chasse, le sont en "Advanced" à "Craig", à quelques heures des "ailes" pour les plus malchanceux.

Subissent le même sort : H. Coisne, de la 43F, à "Shaw", et R. Chesnais, notre ancien, à "Craig Field".

### DIRIGÉS SUR MONROË

**A**près un temps variable d'attente sur une base de transit, les huit derniers "exclus" sont successivement dirigés sur "Monroë", en Louisiane, pour y suivre (à partir d'**août 1944** pour les premiers et de **janvier 1945** pour les derniers) l'entraînement de navigateur sur la Base Ecole de "Selman Field", où une dizaine de camarades français ( parmi lesquels Lavigne de la 43 F ) sont déjà passés. Sous les

ordres du **Lieutenant Pollio de Sémériva**, commandant d'armes français, lui-même breveté navigateur, les six de la "promo" et leurs camarades sont intégrés, par équipe de trois ou quatre, dans des classes de "cadets" américains. Ils vont avec eux, et dans la langue du pays, suivre les cours théoriques, passer les tests, et effectuer les vols de navigation. C'est en tout cas une belle occasion pour tous de parfaire leurs



## D'UN LONG VOYAGE À TRAVERS L'OUEST AMÉRICAIN

La scène se passe le 6 juillet 1945 dans les "outskirts" de Seattle. Nous y arrivons, l'après-midi par l'US Highway 10, venant de Spokane (Wash.) où nous avons passé la nuit à l'hôtel Davenport, après un excellent dîner de son "Chef" français. Dans la voiture, G. Fehner, M. Maumejean, A. Poillot.

A l'issue de la douzième étape de notre périple à travers l'ouest, sans doute sommes-nous un peu fatigués. Est-ce M. qui conduit? Une maladresse? Une imprudence? La remarque désagréable de l'un ou de l'autre? L'Oldsmobile s'arrête brusquement, le moteur cale... Impossible de redémarrer! On sort de la voiture, on se calme, on soulève le capot, on discute, on vérifie... On essaie de nouveau : rien à faire!... On est en panne!

Intriguée à distance par notre "ballet" à trois personnages, une adolescente s'est discrètement approchée, remarque l'écusson "France" de nos uniformes, s'enhardit et finit par s'adresser à nous dans sa langue : "Français?... En panne?... Ne vous inquiétez-pas, mon papa connaît la mécanique. Une minute, je vais le chercher". Elle réparaît quelques instants plus tard accompagnée de son père, le sourire aux lèvres.

Bientôt nous sommes dépannés et... invités à faire connaissance avec la famille! Nous y serons accueillis, vivre et couvert pendant deux jours, l'un d'entre nous hébergé chez des amis voisins, avec une spontanéité et une simplicité touchantes.

Notre hôte travaillant à la chaîne de montage des "Boeing B-29", nous proposera d'aller la visiter. Nous déclinons cette offre, qui aurait nécessité l'accord de nos autorités.

Le 9 juillet, à regret, mais heureux de poursuivre notre merveilleux voyage, nous reprenons la route en direction du mont Rainier, dont nous avons aperçu la majestueuse silhouette en arrivant à Seattle.



G. Fehner et l'Oldsmobile

## TRANSFÉRÉS À "ELLINGTON FIELD" PRÈS DE HOUSTON

**A** partir de la dernière semaine de septembre, les vols se font au départ d'"Ellington Field" (Texas). La fermeture de "Selman" à la fin de la guerre dans le Pacifique, a en effet entraîné le transfert de l'Ecole des Navigateurs vers cette base proche de Houston.

Ainsi, après ceux de leurs camarades qui, leur stage terminé, ont repris le chemin de la France, les quatre derniers de la promo (J. Brit,

G. Fehner, M. Maumejean, A. Poillot) ont quitté Monroë. Les uns et les autres ont, mélancoliques, dit au revoir aux amis ("friends" and "girl friends") qui les avaient si spontanément, si gentiment et si souvent accueillis.

A une vingtaine de miles au nord d'"Ellington", où, sans pour autant interrompre nos vols, nous sommes installés **dés le 20 septembre**, Houston, capitale texane du pétrole nous accueille à son tour.

## NOUS LAISSONS DES AMIS À MONROE

- Deux familles - les Slagle et les Mac Williams - chez qui nous avons passé d'agréables moments, nous étaient chères. Durant des années, quelques-uns d'entre nous eurent à cœur de garder le contact. Ils eurent, à l'occasion de voyages des uns ou des autres en France et aux USA, des dizaines d'années après, la joie de revoir certains de leurs membres.

H. Coisne et R. Chesnais

- Notre camarade, le US cadet Gerry Gérard, de père américain et de mère bourguignonne, et qui parlait l'américain avec l'accent bourguignon et le français avec l'accent texan, et qui passe régulièrement à Paris où nous le revoyons.

H. Coisne

Quel contraste avec la calme et verdoyante ville de Louisiane! Coeur d'une région humide et chaude, enveloppée d'odeurs de pétrole et de gaz naturel, Houston, grande cité d'un million d'âmes, vit les premières années d'un extraordinaire développement industriel et commercial partagé avec son avant-port de

Galveston sur le Golfe du Mexique. Nous y faire des amis est facilité par l'accueil qui nous est réservé par la vingtaine de familles françaises jeunes et dynamiques du "Groupe Schlumberger". Nous faisons connaissance au cours d'une soirée organisée en l'honneur des "Français de France".

## WEEK-ENDS DANS LES ROCHEUSES

**D**"Ellington" les vols de la phase de perfectionnement commencée à "Selman" se poursuivent à la même cadence. Les vols en montagne ont pour nous un attrait particulier.

Pour l'été, le Lt Pollio fait venir du Maroc sa femme et sa petite fille et les installent dans une pension des Rocheuses à une cinquantaine de miles de Denver, séjour idéal pour des week-ends loin de la chaleur du Golfe!

Une semaine sur deux environ, le vendredi matin, nous décollons de Houston pour Amarillo (Texas) où nous faisons escale avant de mettre le cap sur les Rocheuses. Après avoir cheminé pendant une bonne heure dans les vallées, nous nous posons à Denver. En

ville nous trouvons des voitures retenues au départ par téléphone et en fin d'après-midi, nous sommes à pied d'oeuvre pour des randonnées sur les routes de montagne et la redécouverte des sites mythiques de la ruée vers l'or : Central City, Breckenbridge (Fin octobre, une permission de deux semaines nous permettra, en sillonnant les routes et franchissant les cols après d'importantes chutes de neige, de découvrir les somptueux paysages des "Rocky Mountains"). Le Dimanche dans la soirée, c'est le vol de retour sur Houston.

**En novembre et décembre** nos derniers vols - une trentaine d'heures - se font sur Douglas TC 47, notamment les missions de recherche en mer sur le golfe du Mexique.

## AU REVOIR à L'AMÉRIQUE

**L**es premiers jours de janvier 1946, notre entraînement terminé, nous quittons Houston pour Détroit (Michigan) où nous arrivons après un long voyage en chemin de fer, et un arrêt de 24 heures à Chicago.

"Selfridge Field", au bord du lac Saint-Clair, à un vingtaine de miles de l'immense cité, nous accueille dans ses "barracks" en bois

pour un séjour oisif et froid, dans l'attente de notre retour en France. Le temps de faire connaissance avec la ville.

**Le 3 février**, ayant rejoint deux jours plus tôt Fort Hamilton à l'entrée du port de New-York, nous disons au revoir à l'Amérique du pont du Liberty Ship appareillant pour Le Havre.

A. POILLOT



## L'ENTRAÎNEMENT DES PILOTES DE BOMBARDEMENT

*Le "Glenn Martin B-26 Marauder"*

*L'entraînement commencé en "basic" dans le calme et la sérénité, va prendre en "advanced" une accélération à la limite du supportable, afin de satisfaire aux impératifs du "schedule". Mais tout cela ne sera rien à côté des conditions extrêmement sévères qu'il faudra affronter pour accomplir la transformation sur B-26, dans l'univers nu et glacé de Dodge-City (Kansas).*

### LE "BASIC TRAINING" À SHAW-FIELD

**(du 30 juin au 9 septembre 1944)**

**F**in juin 1944, les futurs pilotes de bombardement se retrouvent à Shaw-Field, base située à proximité de la ville de Sumter (Caroline du sud).

L'accueil de la part des autorités américaines est excellent. Notre arrivée sera d'ailleurs signalée par la presse dans un article écrit avec beaucoup de verve par une jeune journaliste au regard ravageur. Celle-ci est en effet venue

nous "interviewer" dans un drug-store où nous nous sommes arrêtés pour déjeuner juste avant de nous présenter à la base. Sans doute le patron du drug-store, qui nous avait repérés, lui avait-il téléphoné pour lui permettre de faire ce "scoop". Cette jeune personne finira par mettre la main sur l'un d'entre nous, sans doute pour inscrire une expérience française sur un tableau de chasse apparemment déjà bien garni.

### L'ENTRAÎNEMENT SUR BT-13

Nous sommes mis très rapidement au contact du "staff" américain chargé de l'entraînement des Français. On nous a réservé

des moniteurs parlant "français", c'est à dire des Franco-Canadiens, des "Cajuns", également des Américains qui ont appris notre

langue en high-school et l'écorchent consciencieusement. Mais on compte aussi parmi eux deux instructeurs français, les Sous-Lieutenants Meunier et Lenoir.

Nous effectuons la première partie de notre "Basic Training" sur un monomoteur à train fixe, d'une puissance de 450 cv, qui est un "Vultee BT-13A". Avec cet appareil, nous changeons de dimension. Bien plus puissant que le PT-19, il est aussi

*G. Depardon nous rappelle que son moniteur, originaire de Baton Rouge (Louisiane), s'appelait Pellerin et que pour lui expliquer un "Lazy-Eight", il lui disait : "Tire sur le bâton, pousse la pédale et regarde la boucane au bout du wing..."*

plus délicat à maîtriser. En particulier au décollage le "torque" (couple de renversement) de l'hélice est beaucoup plus marqué. Il réclame de notre part beaucoup d'attention et un effort très accentué sur le palonnier quand on met les gaz.

C'est avec le BT-13 que nous allons avoir nos premières expériences de vol

aux instruments. Nous en ferons une dizaine de séances.

## UN PREMIER BIMOTEUR QUI S'APPELLE L'AT-10

Sur BT-13, nous faisons un peu plus d'un mois d'entraînement. Puis à partir du début du mois d'Août, nous abandonnons le monomoteur pour passer sur bimoteur. Il s'agit en l'occurrence d'un "Beechcraft AT-10" de 560 cv qui comporte deux places côte à côte, si bien qu'une fois lâchés, nous partageons les heures d'entraînement à deux, en camara-

des. Rapidement nous allons faire notre premier "cross-country". C'est en effet la première fois que nous quittons l'environnement de la base pour nous lancer en pleine nature dans un circuit d'une durée de deux ou trois heures. De jeunes oiseaux hors du nid en somme. Ce premier départ vers l'inconnu a un parfum d'aventure assez envoi- rant, au point que certains d'entre nous emmènent même en vol avec eux des provisions de bouche et des boissons...

Ce sera également la première fois que nous ferons du vol de "formation". La première approche sur l'appareil "leader" violemment bahuté par les turbulences de l'air chaud du sud tropical, crée une petite émotion, et puis rapidement c'est un jeu que d'essayer de coller au plus près de l'avion qui nous guide.

Car l'été sera extrêmement chaud à Sumter. Les après-midi sont coupés d'énormes et violents orages. Nous descendons de nos avions ruisselants de sueur, la combinaison de vol,

surtout dans le dos, complètement trempée. C'est alors que les "Coca-Cola" glacés sont les bienvenus, fournis grâce à des "nickels", par des distributeurs disposés dans toutes les baraques, ainsi que dans les "B.O.Q." (Bachelors Officers Quarters) dans lesquels nous sommes installés par chambres de deux.

Ces "B.O.Q." sont de simples baraques de bois, installées de façon sommaire, mais qui comportent le confort minimum indispensable à

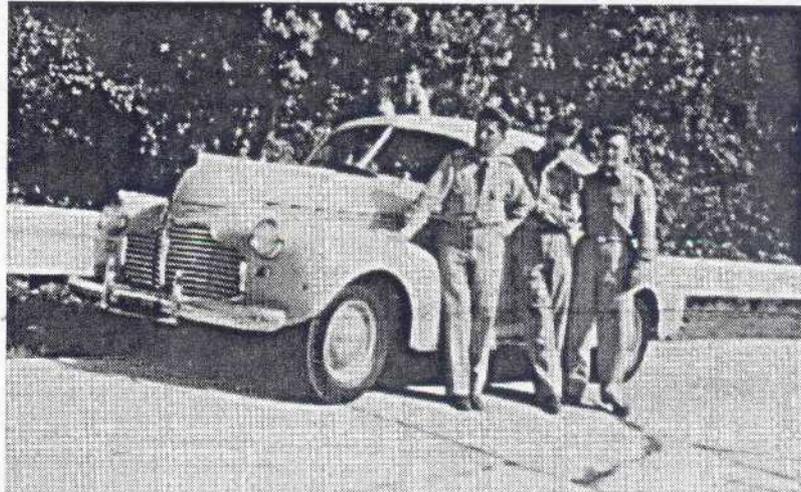


Le "Beechcraft AT-10"

notre vie quotidienne : salles de douches avec eau chaude et froide, salle de réunion et de jeu à l'entrée avec fauteuils, cabine téléphonique d'où l'on peut téléphoner n'importe où, à condition d'y introduire des pièces de monnaie dont chacune déclenche une sonorité spécifique, ce qui permet à l'opératrice à l'écoute de vérifier que le compte est bon pour la communication.

## LA VIE EN CAROLINE DU SUD

**A** Tuscaloosa, nous étions logés en chambrées de quatre personnes. Or, cette fois-ci à Shaw-Field, pour la première fois depuis notre entrée dans l'Armée de l'Air, nous bénéficions, grâce à nos galons d'aspirant, du régime "officier" de façon pleine et entière, ce qui bien entendu nous remplit d'une légitime satisfaction. Car il faut dire que jusqu'ici notre situation était un peu ambiguë, rejetés un peu trop souvent à notre gré dans la masse du reste du détachement.



*Départ en week-end pour Myrtle beach  
G. Chollet, J.M. Pineau, A. Pestre, R. Blanc*

En dehors de nos heures de "flying training" et de "ground school" qui nous sont aussi données en français, nous jouissons d'une liberté quasi-totale. La ville de Sumter offre peu d'attrait, mais avec nos voitures nous poussons beaucoup plus loin, en particulier jusqu'à la plage très connue de "Myrtle Beach" où quelques filles nous voyant en tenue bleue, nous prennent pour des sous-mariniers. Un jour, nous rencontrons un ancien capitaine de vaisseau de la "Navy" qui nous rappelle un certain nombre d'événements ayant marqué toute cette zone pendant la Guerre de

Sécession. Rencontre également avec une Française qui a épousé un Américain venu combattre chez nous en 14-18. A notre étonnement, elle a beaucoup de peine à s'exprimer en français, elle a perdu ses mots.

Dans un restaurant, nous déjeunons très bien. Nous demandons du vin. On nous fait la surprise de nous sortir un "Médoc 28"! Fameux d'ailleurs.

## LES "SATURDAY NIGHT PARTIES" À L'OFFICERS' CLUB

La base nous offrira également des distractions telles que la piscine, mais aussi les "Saturday night parties" de l'officers' club, car quand on est affecté sur une base aux Etats-Unis, on adhère à l'Officers' club, organisme distinct du mess où l'on prend seulement ses repas, et l'on paye une cotisation. Moyennant quoi, on peut jouir des installations, de la bibliothèque, des jeux, du bar, des repas améliorés servis le dimanche soir où l'on peut amener sa famille, des soirées et des "bingo-parties" qui y sont organisées tous les samedis, sans compter les événements particuliers tels que "Thanks giving Day", "Christmas", "New year's Eve", etc...

Ces "Saturday night parties" à l'"Officers' Club", sont pour nous l'occasion de rencontrer les officiers de la base et leurs épouses et d'engager par conséquent de sympathiques re-

lations d'amitié, car nous sommes invités aux tables de nos amis américains qui manifestent toujours à notre égard les plus grandes prévenances.

On boit beaucoup pendant ces soirées, ce qui n'est évidemment pas dans nos habitudes, mais nous apprenons ainsi à apprécier le breuvage local qui est le "Bourbon", fabriqué comme on le sait avec du maïs. Le "Scotch", par contre choque un peu notre goût de buveurs de vins. Nous lui trouvons une saveur de "punaise écrasée" (suivant une expression que nous nous sommes peut-être fabriquée?). Il faut dire qu'avant de mettre les pieds en Amérique, très rares sont ceux qui parmi nous ont déjà trempé leurs lèvres dans un verre de whisky, ces expériences avec les breuvages anglo-saxons traditionnels sont donc réellement pour nous de véritables découvertes.

## PETITES HYPOCRISIES AMÉRICAINES

*Ce qui nous amuse, ce sont les petites "hypocrisies" de nos amis américains concernant la consommation d'alcool. La Caroline du Sud est un état "sec", ce qui veut dire que la consommation d'alcool y est interdite dans la totalité ou dans certaines zones du territoire. Alors, dans ce cas, on place la bouteille sous la table, non sans avoir auparavant pris la précaution de l'envelopper dans un sac en papier kraft.*

*Ensuite, quand on se sert un verre, on fait en sorte que cela ne se voie pas, c'est à dire que l'on verse le liquide en se cachant au-dessous du niveau de la table. Personne n'est dupe, mais les apparences sont sauvées. Pour les Américains, c'est essentiel!*

## DES RELATIONS TRÈS AMICALES

**S**ur la base, les relations sont si amicales que l'on nous demande de faire, à l'occasion de la réunion d'information des officiers qui se tient une fois par semaine, le samedi matin, une brève communication sur les actions menées par la résistance française. J.M. Pineau et A. Pestre se dévouent et ont le plaisir, le lundi suivant, de retrouver le texte de leur "topo" reproduit en bonne place dans le journal de la base.

Le contact avec nos camarades, se maintient grâce aux bulletins de liaison que nous nous adressons réciproquement, dans lesquels nous essayons avec le mini mum de mots de nous fournir un maximum d'informations.

Pendant le stage, nous avons le regret de nous séparer de d'H. Coisne et de R. Clément qui vont rejoindre Monroe, et également de notre ancien, J.P.Thomas qui, à la suite de petits problèmes de santé (crise de paludisme), prend un retard de quinze jours qui l'oblige à passer au 10ème détachement.

0.7.1.1.2.

Shaw Field

28 Août 1944

Ce 28 Août est plus connu pour le détachement de Shaw que les mois précédents. Le rythme des jour et des soirées est étonnamment accablant par l'agencement harmonieux du vol et du ground-school. Cependant, avant de finir le M-13, quelques facteurs rompent cette monotonie: l'American et Allen se livrent à de petits exercices qui se soldent sur une aile craquelée, un réservoir d'essence percé et un F recuit à quelques mètres infortunés.

Le 4 Août l'Al-10 nous ouvre son cockpit. Le taxi ressemble au Cessna, un peu plus gros cependant. Par rapport au monoteur tout est multiplié par deux, surtout les difficultés (cf Taxiing et vol sur un moteur) Assez délicat à poser, nous ne commençons les atterrissages qu'à la deuxième leçon, une urgence. Tout le monde est lâché maintenant, c'est à dire peut valoir en taxi, sauf Colano qui n'a malheureusement plus d'espoir. Le vol de nuit et le vol de formation que nous venons de commencer nous ouvrent de nouveaux horizons. Pas de taxi cassés sur tableaux, et pourtant il est en bois et brule en 90 secondes. Le vieillessement régulière n'est connue que par des rares observations quand le schedule dominical le permet. Tour à tour, Columbia, Charleston et Myrtle Beach ont vu des éléments avancés du détachement. Charleston est maintenant célèbre par un Meteor 25 d'origine et par les traces qui peuvent résister des avions mal au point. Myrtle Beach fut brutalement de soleil et questions de dignité barbare nous ont l'air de bons souvenirs. La radio de Dexter a retenti un soir de voix charismatique tour de chant donne par les cadets et quelques regards dirigés par la beauté de Davis. Thomas a eu un séjour de 15 jours à l'hôpital sous le quitte, ses proches en savoir ne l'ayant pas empêché de passer au 10ème. Notons enfin une courte visite du Capitaine Robert L. Lawson sur un superbe vol monoteur, titre qui Turner nous ouvre ses portes dans 15 jours: B-25 et 3500 chevaux.

Mihil Oestel.

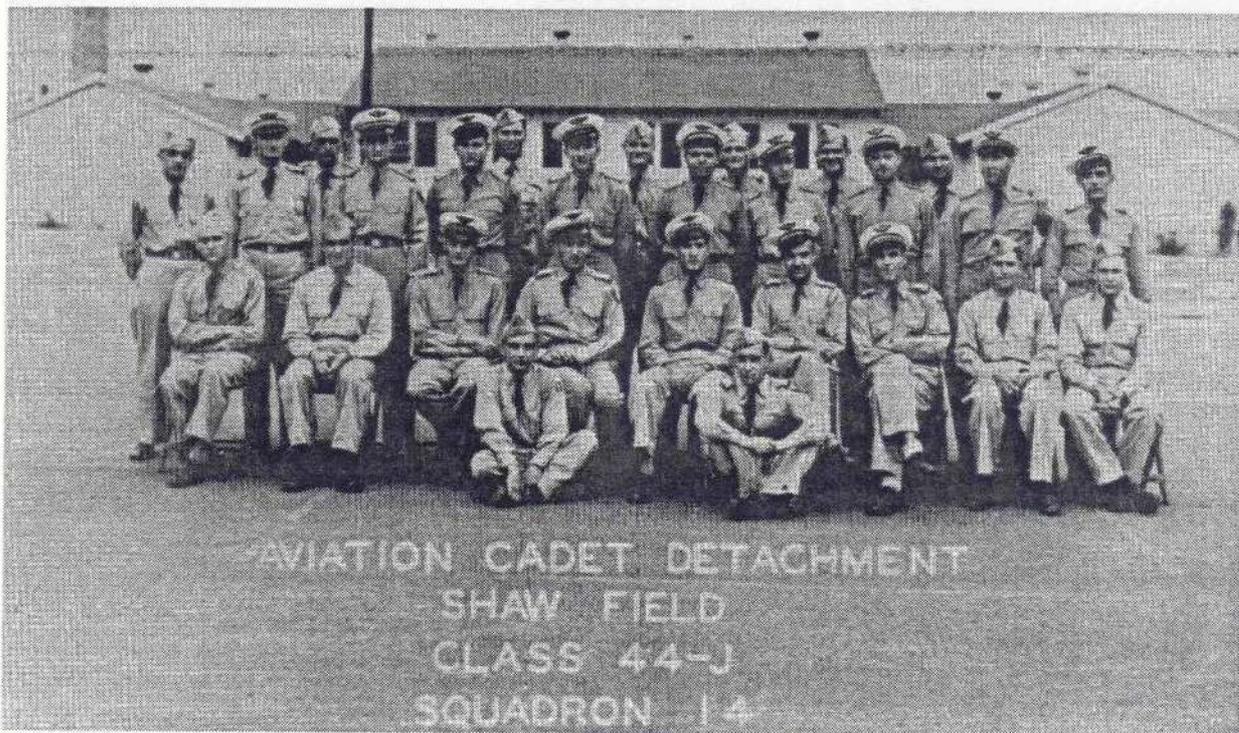
## LA LIBÉRATION DE PARIS

*C'est à Shaw Field que nous apprenons la libération de Paris. Cette nouvelle a un retentissement extraordinaire aux Etats-Unis et fait les grosses manchettes des journaux. Nous sommes rassurés, le prestige de notre grande ville est toujours intact. Celle-ci est d'ailleurs désignée comme la capitale culturelle du monde, à laquelle dans les commentaires radiophoniques on associe volontiers Rome, capitale spirituelle de la chrétienté, libérée trois mois auparavant.*

### NOS ANCIENS CHEZ MARGARET MITCHELL

*Nous n'avons plus avec nous que deux de nos anciens : D. Barois et J.M. Pineau qui ont un jour la bonne idée de rendre visite à Margaret Mitchell, auteur de "Gone with the wind". Celle-ci les reçoit avec beaucoup de sympathie, comparant le drame enduré par les états du Sud au moment de la Guerre de Sécession, à l'occupation que subit la France sous la botte allemande.*

*Ils resteront d'ailleurs en contact épistolaire avec elle jusqu'à sa mort, intervenue tragiquement comme on le sait, dans un accident de la rue en 1953.*



*Les officiers sont en casquette :*

**1er rang :** G. Chollet, S/Lt Magnin, Lt Lignon, G. Depardon, A. Pestre

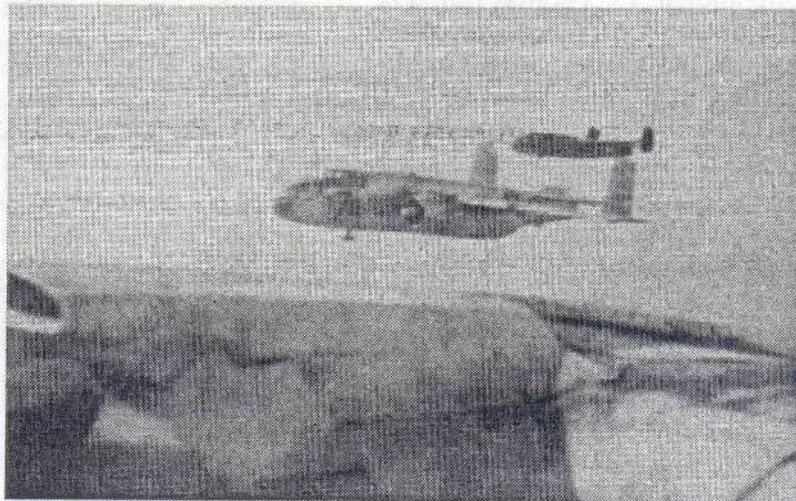
**2ème rang :** Lt Becquey, H. Atlan, R. Blanc, R. Despouy, G. Turpault, J. Margain, J.M.Pineau, D. Barois, Aspt Aureillan

## L'ADVANCED TRAINING À TURNER-FIELD

**(du 10 septembre au 1er décembre 1944)**

Après notre séjour à Shaw-Field, nous partons le 9 septembre 1944 vers ce qui sera notre dernière phase d'entraînement aérien ("**advanced training**"), avant l'obtention des "ailes" ("**Wings**"), c'est à dire de notre brevet militaire de pilote.

Nous prenons donc la route vers le sud pour rejoindre "Turner Field", proche de la petite ville d'Albany en Georgie, en passant par Savannah et Brunswick sur la côte atlantique. La base de Turner est agréable car la zone-vie est au milieu des pins.



*B-25 en vol de formation*

C'est le Lieutenant Cordier, commandant d'armes, qui va nous accueillir. Présent également, le Lieutenant Mantoux, moniteur français qui "check" les élèves. Mais Mantoux qui est un instructeur très apprécié, va malheureusement se tuer quelques mois plus tard au cours d'un vol de nuit sur B-25.

Viendra se joindre à nous, notre "grand ancien" Michel Le Goc, éliminé de Craig-Field, non pour insuffisance dans ses capacités de pilote comme futur chasseur, mais pour avoir voulu "chasser" sur des terres interdites... Michel

Le Goc nous enchantera de ses intarissables histoires. Le Chef du "Flight" des Français, le Capitaine américain Griffiths, ancien de la Légion Etrangère, est un individu haut en couleur qui parle le français comme les "parigots" de l'époque et carbure au whisky 24 heures/24. Aussi, certains de ses "briefings", après une nuit de beuverie, sont-ils assez spectaculaires. Il faut l'avoir vu nous préparer un "cross-country", le visage pas rasé, les yeux injectés de sang, se précipitant le doigt tendu vers la carte de la région et le plantant n'importe où. "Aujourd'hui", nous dit-il, "on va là"...



## LE B-25, UN AVION DE GUERRE GLORIEUX

L'avion d'entraînement sur lequel nous allons bientôt être brevetés est le "North-American B-25 Mitchell", bombardier moyen bimoteur, équipé de deux puissants moteurs "Wright Cyclone" de 1750 cv chacun.

Nous sommes ravis et en même temps impressionnés car nous entrons dans l'étape décisive de notre formation de pilotes sur un appareil qui est cette fois-ci un avion de guerre, glorieux parce qu'il a bombardé Tokyo à partir du porte-avion "Hornet".

Tout le monde a vu en effet le film fameux "Thirty seconds over Tokyo" où une escadrille de B-25, sous les ordres du célèbre Colonel

Doolittle, s'élance vers le Japon, une page admirable à la gloire de l'aviation militaire des Etats-Unis.

La base de "Turner" est dotée d'environ une centaine de ces appareils avec lesquels nous allons avoir notre première expérience

du train tricycle. Jusqu'ici, en effet, sur monomoteur, compte tenu du

*Le B-25, avion très réussi, construit en de multiples exemplaires, est alors largement utilisé dans la zone du Pacifique, mais aussi en Europe. Il représente avec le "B-26 Marauder" que nous étrennerons plus tard, la classe des bombardiers moyens de l'aviation américaine. Le modèle J est équipé d'un canon de 75 m/m dans le nez, d'autres versions comportent quatre ou six mitrailleuses de 12,7 m/m.*

manque de visibilité dû à la taille du moteur, on nous imposait de rouler au sol ("taxying") lentement et en faisant des zig-zags. Sur AT-10, (roulette à l'arrière), on roulait lentement,

mais tout droit. Par contre, avec le B-25 tout est changé, la visibilité devant est totale et le "taxying" au sol est très rapide. Il n'y a pas de danger, l'avion a de très bons freins.

## UN ENTRAÎNEMENT ÉPROUVANT

**N**ous commençons notre entraînement. Les élèves pilotes sont nombreux, car en même temps que nous, sont arrivés de nombreux "students" américains. Le rythme des vols est soutenu. Le respect du calendrier de stage ("schedule") étant absolu, il faut rattraper le temps perdu du fait des mauvaises conditions météorologiques. En octobre, il est fréquent pour nous de faire huit heures de vol et plus par jour. C'est un rythme éreintant et certains stagiaires du 9ème détachement n'y résistent pas.

Le B-25 va nous procurer le plaisir des grandes navigations (de jour et de nuit) et aussi d'approfondir nos connaissances en matière de VSV ("instrument flight"). Nous apprenons à nous enlacer autour des faisceaux (beams) des radio-phares, en essayant de faire la différence entre les signaux morse du A et du N,

Turner Field - 30 Octobre

On reproche aux onse Piégards de Turner de ne pas donner de leurs nouvelles, c'est probablement qu'ils ont fait leurs ces deux proverbes: Pas de nouvelles, bonnes nouvelles; ou encore, les gens heureux n'ont pas d'histoires. Effectivement nous coulons des jours heureux avec notre vieil ami le B 25 compagnon très absorbant qui demande beaucoup de soins. Notre schedule de vol est très chargé; puisqu'en principe nous volons un certain jour J l'après-midi, le lendemain jour J+1 le matin et de nuit; ce qui représente 4 ou 8 heures de vol suivant les jours. Ce B 25 nous plait bien; son rayon d'action nous permet de beaux voyages sur l'océan, le gulf ou les Appalaches. Le plus "fun" est certainement le cross en rase-mottes où l'on fait détalier à toutes jambes vaches et nègres. Nous allons revoir Birmingham la jolie, Tuscaloosa la morte et nous faisons usage d'un instrument de bord appelé "relief tube" quand les hasards de la navigation nous conduisent au dessus d'un certain Craig Field.

Le ground school nous accable de cours dits pour passer le temps et se fait cordialement détester. Notre vie mondaine est bien en sommeil, c'est dommage maintenant que nous arborons l'insigne tant attendu qualifié de "very attractive". Pourtant profitant d'un week-end, une bande joyeuse s'est retrouvée à Sea Island Beach à quelques 170 miles d'ici...et tout compte fait s'est bien terminé !

Notre effectif est repassé à 11 depuis que Thomas a daigné nous rejoindre avec son 10ème détachement. Avec son pot habituel il s'est tiré sans dommages d'un splendide tonneau déclenché laissant une voiture, qui ne lui appartenait pas, en petits morceaux sur le bord de la route. Le retour de cet enfant prodigue fut l'occasion de douces libations autour de quelques fines bouteilles de Triple Sec.

Malgré ce vol intensif nous sommes horriblement en retard. Au bout d'un mois et demi nous n'avons eu moyenne que 45 heures de premier pilote, et nous sommes supposés en avoir 90 dans trois semaines pour la graduation. Ce retard fait disparaître l'espoir d'une permission, mais le schedule chargé nous permettra de voir arriver les ailes sans presque nous en apercevoir.



*A Turner, devant notre BOQ  
de gauche à droite :  
J.M. Pineau - J.P. Thomas  
G. Depardon - G. Chollet  
D. Barois - G. Turpault  
A. Pestre - R. Blanc  
J. Margain - H. Atlan  
assis : R. Despouy*

afin de nous maintenir sur le son continu du faisceau ("beam") représentant l'axe central de la percée.

Notre stage se termine donc, malheureusement marqué par un incident regrettable qui va entraîner l'élimination d'un sergent X, réputé meilleur pilote du détachement. Au cours de son dernier vol et sans doute enivré par ses succès, il se paye un merveilleux rase-motte dans le pays environnant, très bas, si bas qu'il finit par heurter sans s'en rendre compte les branches d'un arbre dont quelques débris res-

tent accrochés aux superstructures de son appareil. A son retour au parking, le délit se voit comme le nez au milieu de la figure. C'est la consternation! Pour notre sergent, la condamnation sera extrêmement sévère et sans appel. Éliminé, il ne recevra pas ses "ailes", se trouvant ainsi dans l'impossibilité de retrouver une qualification de pilote.

Quelques années plus tard, les équipages faisant la ligne 102 sur "C-47" (Paris-Saïgon), le retrouverons pendant quelque temps au contrôle de Marignane.

## FIERS DE NOS "AILES" DE PILOTE

Notre entraînement terminé, il est question de conserver certains français comme moniteurs pour les détachements suivants. On parle de J.M. Pineau, mais finalement, on ne gardera pas de "Piégards" et c'est le Sergent Girard qui est choisi, lequel Girard deviendra quelque trente ans plus tard PDG d'une grande société américaine.

Après avoir accompli 75 heures de premier pilote et 60 heures de copilote, la fin du stage va être l'occasion tout d'abord d'un grand dîner le 17 novembre 1944, pour fêter ce que l'on appelle la "graduation" de la "class 44-J" à laquelle nous appartenons en tant que représentants du 9ème détachement.

En témoignage de nos aptitudes au vol sans visibilité (VSV), nous nous voyons également délivrer la "Carte blanche" (White Instrument Pilot Certificate).

Ensuite, le 20 novembre, au cours d'une grande cérémonie, nous sont remises nos "silver wings" de pilote militaire qui nous donnent droit simultanément au port du "macaron" français.

A ce stade, nous avons déjà près de 300 heures de vol dont 40 de nuit, ce qui n'est pas mal du tout si l'on considère que tout cela a été accompli en sept mois d'entraînement seulement, il est vrai intensif.

Nous éprouvons donc une légitime fierté et aussi une très grande joie, momentanément interrompue pour A. Pestre qui, rentrant dans sa chambre après la cérémonie, a la mauvaise surprise de constater qu'on lui a volé son portefeuille, avec tout son argent, oublié au moment de changer de vêtement pour se rendre à la cérémonie de remise des ailes. Avec son portefeuille est également parti son fameux billet de 1 dollar, signé par son moniteur et ses compagnons d'entraînement après son lâcher sur PT-19, et auquel il tenait comme à la prunelle de ses yeux!

This is to certify that

PESTRE, A., Aspirant  
(NAME AND RANK)

ARMY OF THE UNITED STATES  
HAS MET THE REQUIREMENTS FOR THE  
INSTRUMENT PILOT CERTIFICATE  
(WHITE)  
AS PRESCRIBED BY AAF REG. 30-3

11-20-45  
(EXPIRATION DATE)

W. J. JENKINS  
(CHECK PILOT'S SIG.)  
Maj., A.C.  
Turner Field  
(STATION)

C. H. TRUE  
(OBS. C. O. SIG.)  
Col., A.C.  
AAPP (ATE)  
(ORGANIZATION)

TOTAL PILOT TIME TO DATE 280:42

PILOT TIME LAST 12 MONTHS 280:42

WAR DEPARTMENT  
A-4, Form No. 8  
(REVISED 10-4-41) 16-27115-1 GPO

La carte blanche de VSV

Mais dans la "promo", la solidarité n'est pas un vain mot.

Une rapide quête auprès des camarades va lui permettre de réunir un viatique suffisant pour profiter de la courte permission accordée pour cette fin de stage, viatique qu'il remboursera ensuite à tempérament, selon une pratique maintenant bien connue de tous. Toutefois, les camarades, bons princes, lui feront grâce des intérêts...

## ADIEU À ALBANY

**N**ous quitterons sans beaucoup de regret la ville d'Albany qui ne nous a jamais offert de distractions passionnantes, si ce n'est la façon amusante que nous avons de prendre contact avec des filles. La ville comporte en effet en son centre deux avenues qui se coupent à angle droit. Le rectangle du milieu constitue donc un circuit dans lequel nous pénétrons en virant à gauche, de la même façon que nous entrons dans le circuit autour de la base avec nos B-25. Il ne reste plus ensuite qu'à s'armer de patience, car les filles agissent de la même façon. Une fois que notre choix est fait, il ne reste plus qu'à donner un coup de pare-choc et le contact est pris.

## UNE RAPIDE ESCAPADE À LA NOUVELLE-ORLÉANS

**U**ne permission nous ayant été accordée, nous en profitons pour partir à la Nouvelle-Orléans pour quelques jours.

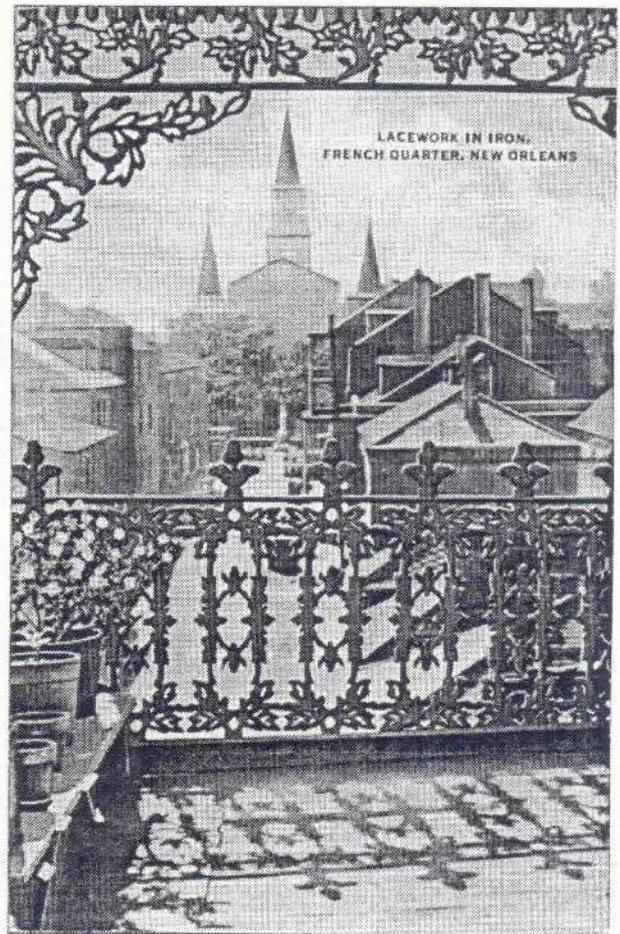
A la Nouvelle Orléans, nous allons passer un séjour agréable, faisant les magasins dans l'artère centrale, "Canal Street", visitant "le Vieux Carré" dont les maisons très anciennes avec leurs balcons décorés de dentelles de fer évoquent beaucoup plus le style espagnol que notre architecture ancienne.

Nous allons aussi savourer la cuisine française de Louisiane dans les deux restaurants célèbres que sont "Galatoire" et surtout "Chez Antoine" où nous nous essayons à la dégustation de la grande spécialité de la maison, "les huîtres à la Rockefeller", cuites au four dans une enveloppe de papier et que nous arrosons de crus de Californie.

Nos jeunes palais ne sont pas encore en mesure de porter un jugement très assuré sur un plat qui en France constituerait, nous semble-t-il, une véritable hérésie.

C'est à Albany également que nous assistons à l'élection présidentielle et que nous voyons les Américains faire la queue pour voter, hommes et femmes. C'est une surprise pour nous, car en France les femmes n'ont encore jamais voté, ce droit ne leur sera accordé par le Général de Gaulle qu'en 1946.

Roosevelt se présente pour la quatrième fois aux suffrages des citoyens américains, son challenger est Dewey. Mais tel est son prestige qu'il va être élu malgré un état de santé très préoccupant. Les actualités cinématographiques nous renvoient en effet l'image d'un personnage qui quoique toujours souriant, n'est plus que l'ombre de lui-même.



*A la première station d'essence où nous nous arrêtons en Louisiane, le patron nous accueille avec un plaisir manifeste. C'est un "Cajun" descendant des "Acadiens" (dont le mot cajun est la déformation) qui furent déportés par les Anglais au 18ème siècle : le "grand dérangement", comme disent nos cousins d'Amérique.*

*Nous bavardons avec lui en français. Il a l'accent trainant et rocailleux, mais nous le comprenons parfaitement. Il nous montre un dollar en argent et nous dit : "Ici, ça s'appelle une piastre!". Il se tourne vers son employé, un noir et nous indique que celui-ci parle français. Il lui dit : "Hein que tu parles français!". L'autre répond : "Un p'tit brin"...!*

## AUX COMMANDES DE NOTRE FUTUR AVION D'ARMES

**L'**étape suivante dans notre entraînement de pilote de bombardement, ce sera la transformation sur notre futur avion d'armes, le bombardier moyen "Glenn Martin B-26 Marauder" équipé de deux moteurs PW. R-2800 de 2000 cv chacun. Nous allons donc fin novembre quitter le "Dixie Land" aimable et indolent pour nous transporter dans un univers nu et glacé, au coeur du continent américain, à Dodge-City (Kansas).



Nous disposons de trois jours pour effectuer ce voyage, toujours avec nos voitures et munis de nos ordres de missions américains, en passant par Atlanta, Chattanooga, Nashville, Saint-Louis, Kansas-City. Certains d'entre nous font une étape à Des Moines, cité particulièrement recherchée par les individus en mal d'aventu-

res depuis qu'on a installé un immense camp de 10.000 Wacs aux portes d'une ville qu'une mobilisation intensive des "draftees" a dégarni de ses éléments mâles.

### **DODGE-CITY, AU COEUR DE L'HIVER ( du 4 décembre 1944 au 12 février 1945 )**

**E**n arrivant à Dodge-City, nous trouvons un paysage lunaire, légèrement vallonné avec très peu d'arbres, et en prime un froid de canard. Nous sommes au début décembre, la température tombe très nettement en-dessous de zéro et descendra encore beaucoup plus bas (-15, -20° et même encore moins) pendant notre entraînement.

La base elle-même ne dispose de rien qui puisse exciter l'intérêt ou le regard. Nous sommes logés en B.O.Q, de plain-pied, à raison de deux par chambre, avec un poêle pour le chauffage. Le tas de charbon est enfoui à l'extérieur sous la neige. Nous devons donc aller chercher notre char-

bon, allumer et entretenir le poêle qui brûle d'un feu d'enfer pour conserver à notre local une température suffisante. A l'extérieur, la neige, la glace de façon permanente. Des camions GMC circulent à longueur de journée tirant des madriers au bout d'une chaîne pour briser le verglas qui se forme sur les pistes. Nos voitures restent parfois plusieurs jours ensevelies sous la neige.



*R.Blanc en tenue de sport devant notre BOQ*

Sur la base, les distractions sont assez rares : nous avons le cinéma, le sport aussi, en survêtement molletonné dans un gymnase couvert. Nous ne nous déplaçons jamais sans nous équiper de nos vestes et de nos bottes fourrées de peau de mouton.

Dans la ville de Dodge-City qui est un des hauts lieux de l'aventure américaine vers l'Ouest, une visite s'impose, c'est le cimetière de "Boot-Hill" où sont enterrés avec leurs bottes tous les gredins ayant péri de mort violente (ils étaient nombreux). Un passé qui a laissé encore des traces au moment où nous arrivons dans la ville, puisque l'entrée des boîtes de nuit nous est interdite si nous ne nous présentons pas accompagnés d'une personne du sexe féminin... Pour nous, les occasions de nous distraire dans cette ville sont donc assez rares et les contacts avec la population difficiles, les rigueurs de l'hiver ne favorisant guère les rencontres.

Sur la base de Dodge-City nous passerons Noël et le Jour de l'An, ce qui nous permettra d'être témoins des fastes que les Américains ont l'habitude de déployer pour ces fêtes de

fin d'année, très loin de ce qu'étaient nos coutumes de l'époque et même de ce qu'elles sont devenues aujourd'hui. A la messe de minuit une quinzaine de "French cadets" chantent la messe en anglais. On raconte que les Américains se sont demandés dans quelle langue ils chantaient.

Pour le Jour de l'An, quelques camarades en stage de bombardement (A. Bar, A. Hours et M. Heldt) sont venus nous rendre une sympathique visite depuis "Big-Spring" où ils poursuivent leur entraînement, presque en voisins puisqu'ils ne sont qu'à 400 miles d'ici!

Le point d'orgue de nos distractions sera la visite du grand fantaisiste "Bob Hope", alors au sommet de sa gloire et qui nous donnera une démonstration très appréciée de son talent.

## UN ENTRAÎNEMENT DIFFICILE SUR UN AVION DIFFICILE

**C**oncernant notre entraînement sur B-26, nous allons être répartis à raison de trois "students" par moniteur. L'avion nous impressionne un petit peu car il a mauvaise

laquelle nous allons effectuer notre entraînement. Aussi lui attribue-t-on les qualificatifs les plus originaux, tels que "whore" qui en anglais veut dire "putain" (no support : pas de soutien, disent les Américains). On l'appelle aussi "widow maker" (faiseur de veuve)...



*G. Collet devant un B-26*

réputation. Affecté d'un très fort facteur de charge, il ne "tient" pas sur un moteur avec son lot de bombes, et particulièrement le "short-wings", la première version, avec

tion. Les conditions sont pour nous très difficiles car nous sommes au coeur de l'hiver. Nous nous levons très tôt le matin pour nous rendre à la "flight-line". Il fait nuit et parfois si froid



G. Chollet - R. Despouy - A. Pestre - R. Blanc

que nous sommes obligés de nous cacher le visage dans les mains.

Une fois à bord de l'appareil, il faut gratter et se ménager ainsi une petite fenêtre dans le pare-brise pour apercevoir l'extérieur. Le "taxying" est très difficile sur le verglas car l'avion dérape facilement au plus léger coup de frein. Quant à nos moniteurs, ils sont très exigeants et poussent de solides coups de gueule.

Au cours de notre stage, l'avion ne va pas manquer à sa réputation car il y aura plusieurs accidents mortels. C'est ainsi que nous perdrons l'un des nôtres, le Sergent de Sevin, fils du Général de Sevin qui fut l'un des premiers Commandants de l'Ecole de l'Air.

#### CROSS-COUNTRY À DES MOINES

*La grande distraction du stage, celle qu'aussi bien les moniteurs que les élèves attendent avec de la salive plein la bouche, c'est le "cross-country" à Des Moines (Iowa).*

*Partis le samedi après-midi 11 janvier par un temps glacial et plafond bas, en même temps que d'autres équipages, J.M. Pineau, G. Turpault et A. Pestre ainsi que leur moniteur, le Lieutenant Simpson (une peau de vache), effectuent le périple : Dodge, Cheyenne, Salt Lake City, Des Moines. A Des Moines, l'arrivée se fait au "beam". Quand l'avion sort des nuages, il y a à peu près 1000 pieds de plafond et le paysage est uniformément blanc et verglacé.*

*Devant les difficultés de la manoeuvre, le moniteur préfère reprendre les commandes à A. Pestre et tente un atterrissage aussi court que possible. Les roues posées, il s'arcboute sur les freins. Mais peine perdue, l'avion va faire une glissade interminable et c'est miracle que l'aventure ne finisse pas dans le fossé au-delà des clôtures de la base.*

*Le Lieutenant Simpson, jurant comme un charretier, descend de l'appareil et, prenant pied sur le verglas, dérape et se retrouve les quatre fers en l'air. Pour la première fois depuis le début du stage, les trois élèves, devant le moniteur, vont se permettre d'éclater de rire.*

*Comme on l'imagine, la soirée sera chaude à Des Moines où plus d'un va risquer de connaître la fin tragique d'Orphée écharpé par les Bacchantes.*

## PHASE FINALE DU "TRAINING" : L'OTU

( du 13 février au 2 juillet 1945 )

**A** la mi-février, c'est la fin de notre transformation sur B-26. Nous sommes heureux et fiers, car nous avons acquis la maîtrise de l'appareil qui sera désormais notre avion d'armes. Nous avons atteint, nous semble-t-il,

notre majorité en matière aéronautique. Ce qu'il nous reste à faire maintenant, c'est l'OTU (Operationnel Training Unit). Bien entendu, ce ne sera plus que de la littérature...

C'est donc vers ce qui devrait être la dernière étape de notre "training" que nous nous diri-

geons fin février tout joyeux, en prenant la route de "Barksdale Field" en Louisiane.

## **DIRECTION "BARKSDALE FIELD"**

**N**ous rejoignons donc "Barksdale Field" en trois étapes, une nuit passée à Oklahoma-City et une autre à Dallas (Texas). "Barksdale-Field" se trouve près de la ville de Shreveport. C'est une énorme base où sont formés notamment les équipages de B-29, le nouveau et très impressionnant bombardier quadrimoteur que nous apercevons de loin et qui est destiné à remplacer les "B-17 Flying Fortress" et les "B-24 Liberator". Le B-29 ne sera utilisé que dans le Pacifique, notamment pour larguer les deux bombes atomiques dont disposaient alors les Américains, sur Hiroshima et Nagasaki. L'avion sera copié par les Russes

garage. Très peu de vols, nous avons le temps cependant de pratiquer une piste d'une taille comme on n'en a encore jamais vu (3km de long et deux fois la largeur normale). Les moniteurs ne nous donnent aucune explication sur la faiblesse de notre activité. Ils nous annoncent simplement chaque jour que la météo va être très mauvaise, alors que le ciel reste bleu comme il n'est pas possible. Et puis un jour nous apprenons que notre OTU va en fait se dérouler sur la base de "Selfridge Field", près de Détroit, dans le Michigan. La vérité est que "Barksdale Field" est devenue une base du SAC (Strategic Air Command) et que par conséquent nous n'avons plus notre place ici.



*Le Boeing B-29 Superfortress*

après qu'un équipage américain aura fait un atterrissage forcé sur le territoire de l'URSS.

C'est à Barksdale également que nous voyons nos premiers avions à réaction, des "Bell P-59 Airacomet" qui font le tour des bases aériennes pour faire valoir le savoir-faire américain.

En attendant, pour nous qui devons poursuivre ici notre "flying training", la zone des B-29 est totalement interdite, pas pour tout le monde cependant puisque R. Antiphon et son équipage, mais aussi quelques autres vont réussir à en visiter un.

Pendant la période où nous séjournons sur cette base (environ un mois et demi), nous avons l'impression que nous sommes sur une voie de

d'avance sur nous. Huit d'entre eux ont déjà leurs équipages, avec comme pilotes des sous-officiers. Les équipages sont ainsi constitués à la française, selon une conception que les Américains comprennent mal. Chez eux en effet tous les commandants d'avion sont pilotes et tous les pilotes sont officiers.

Pendant un mois et demi, nous allons donc vivre dans le désœuvrement, ce qui n'exclut pas les distractions en ville qui seront nombreuses et bien fournies. Shreveport est une ville aimable au climat doux l'hiver, et son atmosphère pleine de la gentillesse et de la bonhomie des gens du Sud, nous fait sans peine oublier les paysages rébarbatifs et réfrigérants que nous venons de quitter.

A "Barksdale", nous avons été heureux de retrouver nos camarades de "promo" qui viennent de terminer leur entraînement de navigateur-bombardier. De la même façon ont convergé vers la base, les mitrailleurs, les mécaniciens et autres radios, sortis de leurs écoles respectives et qui vont permettre avec les pilotes de constituer les équipages. Nos camarades navigateurs-bombardiers ont un "OTU"

## "SELFRIDGE-FIELD", DERNIÈRE ÉTAPE DE NOTRE "TRAINING"

Donc, début avril, laissant un certain nombre de coeurs en détresse, nous prenons le cap vers le nord du pays. Mais cette fois-ci, c'est en train que nous allons faire un voyage qui va nous conduire successivement à Little-Rock, Memphis, Saint-Louis, Chicago, ville qui nous horripile pour la saleté de ses faubourgs, que nous longeons, pour arriver ensuite à Détroit, la grande cité de l'automobile, sur les bords des lacs Erié et Saint-Clair. Quant à nos voitures, certains les ont revendues, d'autres ont réussi à les faire convoier par du personnel américain muté en même temps que nous, les autorités ayant hélas refusé de nous permettre d'effectuer le trajet de façon autonome, comme cela s'était pratiqué dans nos précédents déplacements.

A "Selfridge Field", l'accueil de la part des autorités de la base est excellent. On organise en l'honneur des Français une soirée fort sympathique à l'"Officers' Club", où les officiers

avec leurs épouses ont préparé quelques sketches à notre intention. C'est en effet la première fois que l'on voit des Français ici, alors qu'habituellement lorsque nous arrivons sur une base nouvelle, nous remplaçons le détachement qui nous a précédé.

C'est le **Capitaine Serralta** qui sera notre premier Commandant d'armes. Abattu par la chasse américaine pendant le débarquement allié de 1942 en Afrique du Nord, il a perdu une partie d'une jambe dans cette aventure. Il n'en tiendra nulle rigueur aux Américains, qui auront, dit-on, à coeur de l'équiper de la meilleure prothèse à l'époque sur le marché. En dansant le "boogie-woogie" avec son épouse au cours des soirées de l'"Officers' Club", il nous montrera qu'il a bien retrouvé l'autonomie de ses mouvements. Le Capitaine Serralta sera ensuite remplacé par le **Capitaine Bouyer** que nous avons bien connu lors de notre passage à Casablanca.

## LA FORMATION DES ÉQUIPAGES POUR LES OPÉRATIONS

Nos équipages constitués : un premier pilote, un copilote, un navigateur-bombardier, un ra-

le 10ème détachement nous a rattrapés. Nous nous trouvons donc mélangés et constitués en deux classes, la 7 et la 8, faisant le même entraînement alterné. Nous allons ainsi retrouver certains de nos camarades de promotion P. Bonnet, G. Laloue, M. Heldt, et également notre ancien J.P. Thomas.



Vol de groupe B-26

dio-mitrailleur, un mécanicien et un mitrailleur (sabords, tourelle supérieure, tourelle de queue), **nous commençons nos vols dans les premiers jours d'avril.** En raison du retard occasionné par notre séjour à "Barksdale Field",

ment sur cible, et également des exercices combinés avec nos camarades pilotes de chasse à Oscoda. Ceux-ci viendront ensuite nous rejoindre à "Selfridge", si bien que la "promo" va se trouver réunie pratiquement au complet.

### UN MONOMOTEUR SUR B-26 !

*Au cours de notre entraînement, un seul incident qui heureusement se termine bien, tout à l'honneur de notre camarade G. Chollet : celui-ci décolle sur son B-26 avec J. Margain comme copilote, et J. Laffineur comme navigateur-bombardier; à peine en l'air, un moteur s'arrête en laissant derrière lui une large traînée de fumée noire!*

*Nous qui sommes encore au sol, moteurs tournant, suivons avec angoisse l'évolution de l'appareil. G. Chollet effectue un large tour de piste au ras des arbres, en volant à la limite du décrochage. Puis il revient se présenter face à la piste, sort son train et se pose sans problème.*

*Bravo Georges! pour une affaire menée avec une virtuosité qui a suscité les commentaires les plus chaleureux des autorités américaines. A l'époque, nous les Français, nous avons bien besoin d'exploits comme celui-là pour redorer notre blason !*

*Il se trouve que c'était notre dernier vol aux Etats-Unis.*

### LA LUTTE CONTRE LES V.D. ET L'ALCOOL

Sur la base règne une ambiance généralement très détendue, car la fin de la guerre approchant, notre encadrement est beaucoup moins crispé sur les objectifs et les résultats à atteindre. Parmi ces "objectifs", une grande offensive contre les V.D. (Venereal Diseases). C'est un véritable fléau. Aussi le Commandement américain n'a-t-il rien trouvé de mieux que de faire hisser un drapeau de la honte sur le bâtiment du "Flight" qui dans ce domaine aura enregistré les plus mauvais résultats. Même les Wacs y ont droit. Mais il faut dire

avec regret que le "Flight" français est malheureusement celui qui est ainsi le plus souvent signalé à l'opprobre de la base.

On mène aussi la guerre contre l'alcool. G. Depardon nous signale qu'un de ses sous-officiers est arrivé à l'avion un après-midi de très grosse chaleur, portant dans ses bras un gallon de bière. L'affaire éventée va faire grand bruit et entraînera de vertes remontrances du Commandement américain comme du Commandement français.

### MORT DU PRÉSIDENT ROOSEVELT

C'est pendant notre séjour à "Selfridge" que nous apprendrons le décès du Président Roosevelt. Même si elle ne provoque pas de surprise, cette nouvelle crée un choc chez nos

amis américains et pendant quelques jours règne sur la base une ambiance discrète de tristesse et de deuil. Roosevelt était Président des Etats-Unis depuis 1932...

### UNE CÉRÉMONIE POUR LE "V.E. DAY" (8 mai 1945)

C'est également à "Selfridge" que nous accueillerons avec joie la nouvelle de la fin des hostilités sur le front occidental et la signature de l'armistice, le V.E. Day (Victory in Europe) comme l'appelle les Américains. Le Président Harry Truman exprime le désir que celui-ci soit célébré dans la dignité et le recueillement.

Pour marquer que l'effort de guerre n'est pas terminé et qu'une immense tâche reste à

accomplir, le commandement américain a interdit les réjouissances collectives. Un rassemblement de l'ensemble des Français est organisé. Devant une estrade pavoisée aux couleurs américaines et françaises, les hymnes nationaux sont joués. Puis nous avons les prières et les discours des autorités américaines et françaises. Ensuite, le travail reprend normalement.

## FIN DE NOTRE SÉJOUR À "SELFRIDGE"

**A**u cours de ce même mois de mai, nous apprenons avec satisfaction notre nomination au grade de sous-lieutenant.

**Fin juin, nous effectuons nos derniers vols. Au total nous aurons accompli plus de 600 heures de vol, dont près d'une centaine de nuit.** Prêts à être engagés sur le front, nous n'aurons pas cette opportunité, la guerre en Europe est bel et bien terminée. Quand nous rejoindrons nos unités de bombardement en Allemagne, ce sera pour effectuer des vols de routine, ou alors pour participer à des opérations de transport pour le rapatriement des militaires et de leurs familles entre la France et l'Afrique du Nord ainsi que des civils, pour suppléer au manque de moyens de transport.

Nous avons donc effectué un long passage de trois mois à "Selfridge", au cours duquel nous avons largement profité des distractions offertes par Détroit, en particulier des relations nombreuses et intéressantes que nous nous sommes faites sur le plan local, ce qui a agrémenté notre séjour. L'un d'entre nous va faire la connaissance de sa future épouse, il s'agit de M. Heldt. L'oncle de celle-ci tient un restaurant français "Au Lion d'Or", qui devient vite un lieu de réunion très prisé par nombre de camarades de promotion.

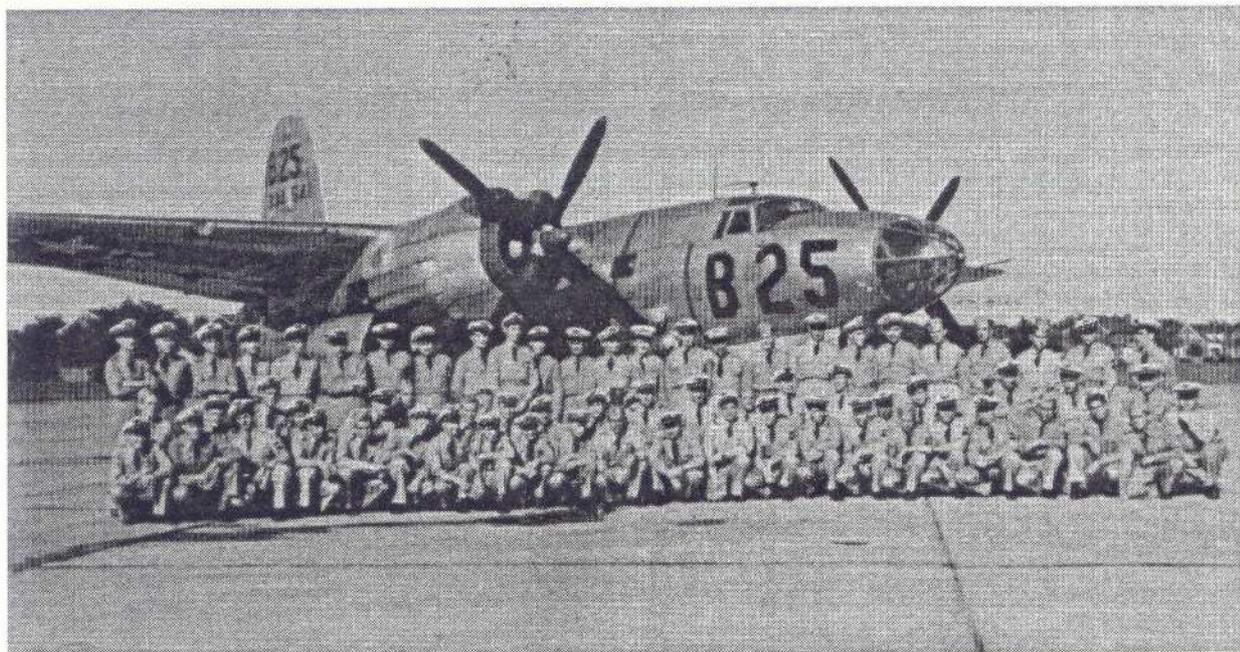
### LE RÔLE DE L'ACADÉMIE FRANÇAISE DANS NOTRE NOMINATION AU GRADE DE SOUS-LIEUTENANT

*En mai 1945, nous apprenons avec un ouf de soulagement notre nomination au grade de sous-lieutenant à compter du 15 janvier 1945. Cette nomination commençait à beaucoup tarder et nous nous en inquiétions sérieusement.*

*C'est alors que grâce à l'intervention de notre camarade Georges Fehner, l'artillerie lourde a donné : en l'occurrence, le grand-père de Georges, Georges Lecomte, Secrétaire Perpétuel de l'Académie Française, qui s'est vivement inquiété de ce retard auprès des autorités compétentes.*

*Apparemment, le SPAA (Service du Personnel de l'Armée de l'Air) nous avait oubliés. A l'époque et dans le désordre de la libération, ce genre d'erreur n'étonnait personne...*

M. Heldt recevra en France, en 1948, la visite de sa fiancée. Il décide de se marier, demande une permission pour les Etats-Unis, mais une fois là-bas, se garde de revenir en France. Porté déserteur au regard des autorités militaires nationales, son problème finira par faire l'objet d'un règlement à l'amiable. M. Heldt restera donc à Détroit jusqu'au jour où il trouvera malheureusement la mort au cours d'un accident de voiture.



*Fin de stage à Selfridge : les équipages de la 44-J devant un B-26*

## EN ATTENTE DE NOTRE RETOUR EN FRANCE

**L**e 2 juillet nous quittons "Selfridge" pour "Bolling Field" qui est la grande base de l'"Army Air Corps" dans la proximité immédiate de Washington, son Villacoublay en somme, mais en beaucoup plus grand. Nos camarades chasseurs sont partis un mois avant nous, seul P. Briffe restera quelques mois supplémentaires comme moniteur sur P-47, ainsi d'ailleurs que notre ancien de Feraudy, mais celui-ci ne reverra pas la France car il va se tuer au cours d'un vol de formation. Nous laissons aussi J. Margain qui rentrera un peu plus tard, mais périra sur B-26 (givrage sur le Jura avec le Capitaine Gondette) en allant le 6 décembre 1945 rejoindre son affectation en Allemagne après une courte permission dans sa famille.

Le départ vers Washington se fait en train. Quant à nos chères voitures, il a bien fallu hélas les abandonner! Nous les avons donc revendues avec le regret que l'on imagine (Sic transit...). Il se passera des années avant que nous retrouvions les moyens de nous équiper

de véhicules de qualité comparable.

A "Bolling-Field", nous restons environ un mois en attente d'embarquement. La base est sympathique. Nous passons de nombreuses heures à la piscine. Washington n'est pas loin et il y a des navettes de bus pour s'y rendre. Nous en profitons pour visiter la ville, dessinée par l'architecte français Pierre Lenfant, comme nous le rappelle d'ailleurs fort opportunément un Américain. Une visite est organisée à "Mount Vernon" qui fut la résidence de George Washington.

Nous faisons aussi nos derniers achats, des cadeaux pour nos familles, profitant jusqu'aux ultimes instants de notre présence sur le sol américain de l'abondance de ce pays de cognac. Il fait une chaleur humide accablante. Heureusement, la ville comporte de nombreux magasins climatisés où nous nous réfugions fréquemment. On nous accorde une permission de quinze jours et la "promo" se disperse tous azimuths.

## BOUCLÉS DANS LE CAMP "PATRICK HENRY"

A la fin du mois de juillet, on nous transfère au camp "Patrick Henry" (Virginie). C'est un centre de transit où sont rassemblés et se croisent ceux qui partent "overseas" et ceux qui sont rapatriés aux Etats-Unis.

Nous n'avons pas le droit de sortir. Pour nous cette fois-ci, la belle aventure est terminée, nous n'appartenons plus à l'univers américain. Nous avons la curieuse impression d'avoir été mis en cage avant notre expédition de l'autre côté de l'Atlantique. Dans ce monde clos, nous rencontrons des Américains qui rentrent de France et nous racontent leurs expériences là-bas. Quelques-uns ne sont pas très enchantés des contacts qu'ils ont eu avec nos concitoyens. Morosité et rancœur des Français après les épreuves d'une défaite et de l'occupation? Heurts de deux conceptions différentes du mode de vie et de la société?

### COMMENTAIRE D'UN ANCIEN

*Alors qu'en 14-18, les pilotes américains étaient entraînés en France, la "promo 43 AFN" a eu la chance d'être la première des promotions de l'Ecole de l'Air à être entraînée aux USA, avec évidemment comme contrepartie qu'elle aurait été la première à être engagée en totalité contre l'Allemagne si la guerre s'était prolongée seulement quelque temps de plus sur le front occidental.*

*Si la bombe atomique n'avait finalement emporté la décision, il est plus que probable que la "43 AFN" aurait été engagée dans le sud-est asiatique, ne serait-ce que pour libérer l'Indochine.*

*A leur retour en France, avec 600 heures de vol sur avion moderne et une formation complète de vol sans visibilité, les équipages formés aux USA avaient dix ans d'avance sur ceux de 1939, bloqués par l'occupation. D'où un décalage qui a souvent été mal ressenti par certains.*

*J.P. Thomas (42)*

News  
of a World  
at War

**LE RETOUR**

Le jour du départ arrive, nous sommes le 1er Août 1945. On nous emmène à Newport-News. L'embarquement se fait à bord du Liberty-Ship "SS W.M.M. Evarts".

Nous allons quitter le sol américain. C'est le moment pour chacun d'entre nous de faire le bilan et de mesurer le chemin parcouru depuis le jour de notre arrivée aux Etats-Unis! Rappelons-nous, c'était le 19 février 1944, le temps était alors froid et brumeux. Aujourd'hui au contraire, pour notre départ, nous avons une journée magnifique. Mais si le soleil brille haut dans le ciel, il ne brille cependant pas complètement dans nos coeurs.

Certes, nous sommes très heureux de rentrer, de revoir nos familles, de retrouver un monde qui est le nôtre, un monde dont nous nous sommes sentis trop souvent déconnectés tant il nous paraissait, noyé dans la guerre et l'occupation, lointain et inaccessible. Mais nous ne pouvons pas non plus oublier ce que nous laissons derrière nous : un grand pays qui nous a ébloui par la qualité de ses réalisations, de ses méthodes comme de son mode de vie, beaucoup d'amis aussi qui nous ont accueillis, conseillés, aidés avec infiniment de gentillesse et de simplicité, et avec lesquels certains d'entre nous resteront longtemps en relation.

Pendant cette période de guerre que la plupart des Français ont très mal vécue, parfois hélas de façon tragique, nous, nous avons eu de la chance, beaucoup de chance. Qui en effet, jeune, n'a jamais rêvé d'aller un jour en Amérique? Pour nous, pour nos vingt ans, ce rêve s'est réalisé : nous nous sommes trouvés transportés d'emblée dans le futur; mieux, nous avons reçu une formation aéronautique

*Quelle plus belle aventure pouvions-nous espérer à notre âge et dans le désordre de l'époque?*



Editor	-	Sgt Jerry Portman
Associate Editor	-	Sgt Cecil Adams
Vol. 1 No. 7		8 Aug. 1945

**WORLD BUZZES ABOUT NEW BOMB**

The sensational atomic bomb continues to fill the air waves and newspapers of the entire world today.

Sir John Anderson, prominent English scientist who coordinated and directed the British end of the research, called it "the biggest thing in scientific discovery". In a dramatic test little more than three weeks ago, Allied scientists assembled in the desert of New Mexico to witness the first practical demonstration. Though details of the event are not available, it is known that the concussion was felt 150 miles away.

Jap broadcasts monitored today state that the bomb was dropped-by parachute. This is entirely likely, inasmuch as it would be of primary importance that the attacking plane have ample time to speed away from the target before the explosion takes place. However, military censorship has shrouded the entire event in fascinating mystery.

*C'est au milieu de l'Atlantique que nous apprendrons l'explosion de la première bombe atomique*

complète avec une qualification opérationnelle du plus haut niveau. Ayant ainsi acquis la maîtrise de matériels de combat comptant alors parmi les plus évolués, nous étions prêts à être engagés immédiatement dans les opérations si le conflit s'était poursuivi.

## **EPILOGUE**

Avec la fin de la guerre de 39-45, l'Armée de l'Air s'est mise en posture de temps de paix. A notre retour en France, nous recevons nos affectations dans des unités de chasse et de bombardement qui pour la plupart sont basées dans la zone française d'occupation en Allemagne.

Si cette situation procure quelques satisfactions d'ordre matériel alors que partout ailleurs règne la pénurie, elle est par contre assez mal vécue par les jeunes que nous sommes et qui ont soif de trouver un exutoire à leurs rêves d'une vie plus mouvementée. L'Indochine, où la situation ne tarde pas à se dégrader sérieusement, va nous procurer ce que nous cherchons avec en prime un dépaysement garanti.

De leur côté, les écoles de pilotage s'étant remises cahin-caha à fonctionner, vont permettre à nombre de nos camarades éliminés un peu trop hâtivement aux Etats-Unis, de rattraper leur retard. La liste des membres de la promotion ayant acquis leur qualification de pilote opérationnel va ainsi s'allonger et l'on comptera en plus désormais : R. Antiphon, J. Brit, P. Dompnier, G. Fehner, J. Laffineur, A. Mathiot, M. Maumejean, A. Poillot, Cl. Sevestre, P. Vendeuil.

La période d'après-guerre, avec ses difficultés et ses désordres, avec les moyens dérisoires dont nous disposons face à l'immensité des besoins, va paradoxalement stimuler nos énergies en même temps que nos espérances. Mais cette période sera aussi pour nous la plus cruelle, car c'est alors que les pertes dans nos rangs seront les plus nombreuses.

Ainsi, dans le lourd tribut que l'ensemble des promotions de l'Ecole de l'Air paiera pour que perdure une plus grande France, notre promotion aura également sa part, conséquence des derniers combats menés pour sauvegarder une conception aujourd'hui périmée de la puissance d'une nation, mais conséquence aussi, il faut le dire, des insuffisances criantes des matériels aériens et des infrastructures de l'époque.

**DÉBUT 1997...**

## **LES SURVIVANTS, QUE SONT-ILS DEVENUS?**

**ANTIPHON Roger - né le 11 juin 1924 à Palidon (Algérie)**  
**Général de Division Aérienne (2se)**

**Domicile au 1/1/97 : 1, rue de Bretagne - BP 1392 - Nouméa - 98845 - Nouvelle Calédonie -**  
**Tél. : 687 27 8914**

*Janv 1945 : Breveté Navigateur-Bombardier - éliminé à Tuscaloosa pour "air-sickness"*

*Mai 1945 : GB 1/34 Béarn - Nav-Bomb Commandant de bord*

*Nov 1945 : Indochine - détachement précurseur du GT 1/34 Béarn - "Béarn libre" C-47  
Saïgon*

*Juin 1946 : GT 1/15 Touraine - Orléans Bricy - Chef de bord C-47*

*1948 : Ecole de pilotage - breveté pilote*

*1949 : Madagascar - GAM 50 - Chef du 2ème et 3ème Bureau Air Madagascar*

*1952 : Salon de Provence - Instructeur Tir et Bombardement - stage Avord liaison bimoteur*

*1954 : CIET Toulouse puis Saïgon chef des OPS au Franche-Comté*

*1956 : Création du GT 3/62 Sahara à Maison Blanche - Chef des OPS puis Commandant en  
second*

*1958 : CIOA à Arzew - 1960 : ESGA*

*1962 : Bureau Trans à l'EMAA*

*1964 : Collège NATO à Paris - Sous-chef Log au 1er Catac à Lahr*

*1965 : Commande la Base de Friedrieckshaffen*

*1966 : Cabinet du Ministre des Armées (Messmer)*

*1968 : Commande la Base de Villacoublay*

*1970 : EMA - Div. Programmes - Chef du Bureau Budget*

*1972 : Cabinet du Ministre de la Défense (Debré puis Galley)*

*1973 : Adjoint territorial au Général Commandant la FATAAC*

*1975 : Inspection technique de l'Armée de l'Air (Gal Adjoint)*

*1976 : DRME, adjoint chargé des centres d'essai*

*DRET, adjoint au Directeur*

**Res. Sec. : Les Fourches - Route de Vogeland - 01170 - Gex - Tél. : 03.50.41.91.38**

**ATLAN Henri - né le 26 avril 1924 à Bougie (Algérie)**  
**Général de Corps Aérien (2se)**

*- 1969 à 70 : Commande la Base Aérienne de Salon*

*- 1970 à 71 : Auditeur au CHEM et à l'IHEDN*

*- 1972 à 73 : Second de la Division emploi à l'EMA*

*- 1974 à 75 : Second du COTAM en 1974-75*

*- 1975 à 76 : Sous-Chef de l'EMAA*

*- 1977 à 79 : Commande la 3ème RA*

*- Congé du PN le 26/4/1980*

*- Après son départ de l'Armée de l'Air : activités diverses, sportives (tennis-golf), associatives  
(Rotary), tourisme...*

**Domicile au 1/1/97 : Mas des quatre vents - Domaine Pindamonte - Chemin Peire**

06330 - Roquefort les Pins - Tél. : 04.93.77.10.74

**BAR André - né le 23 avril 1923 à Gartempe (Haut Vienne)  
Général de Brigade Aérienne (2se)**

- Seul navigateur de la promotion, a servi successivement dans la reconnaissance (Mosquito), le Transport (Indochine), puis le bombardement (Vautour) et les FAS (Mirage IV), avant de terminer à l'EMAA puis au CHEM.

- Après un court passage dans le privé, partage son temps dans la région parisienne et en province.

**Domicile au 1/1/97 : 12 résidence plein sud - 94320 - Thiais - Tél. : 01.48.92 20.50  
Res. Sec. : 9, Avenue de Sagnat - 87250 - Bessines - Tél. : 05.55.76.03.58**

**BLANC René né le 23 février 1922 à Tunis (Tunisie)  
Général d'Armée Aérienne (2se)**

- 1945 à 46 : Affecté au GB 1/19 Gascogne puis à Mont de Marsan
- 1951 à 52 : Rejoint le GT 2/64 Anjou à Saïgon, puis muté au GB1/19 à Tourane - Rapatrié après avoir effectué 230 missions de guerre N°2 en 450 heures de vol
- 1953 : De nouveau affecté au CEAM comme officier de marque Vautour. Commande en second, puis Commande l'EB 1/92 Bourgogne à partir d'avril 1958
- 1960 : Ecole de Guerre puis EMAA
- 1964 : Commande la 91ème Escadre de Bombardement à Mont de Marsan
- 1966 : Commande la BA702 à Avord
- 1968 : EMA (Chef de division Forces Nucléaires Stratégiques), puis adjoint Cdt Forces Aériennes Stratégiques
- 1973 : Commande la 3ème RA
- 1975 : adjoint au Chef d'Etat-Major des Armées
- 1977 : Inspecteur Général de l'Armée de l'Air et CPN en février 79.

**Domicile au 1/1/97 : La Vigneraie - Chemin Saint Lambert - 83600 - Fréjus -  
Tél. : 04.94.53.71.16**

**BONNET Pierre - né le 18 janvier 1921 à Strasbourg (Bas-Rhin)  
Capitaine (Hon - 1947)**

- 1947 à 1955 : au Maroc, où après un court passage à la Socory Vacuum Company (Mobil), a dirigé les Grands Moulins de Fedala.
- 1955 à 1970 : à Lyon, adjoint de la Direction administrative de la Société d'Alimentation Rationnelle du Bétail (SARB).
- 1971 : directeur administratif de la Société américaine NRC Europe à Saint Julien en Genevois.
- 1972 à 1973 : directeur administratif de la Société Cadogan France à Saint Claude - Société anglaise.
- 1973 à 1980 : chef de service du budget de Thomson CSF-Téléphone à Colombes.
- 1980 - Retraite

**Domicile au 1/1/97 : 5, Avenue Valioud - 69110 - Sainte Foy les Lyon - Tél. : 04.78.25.74.00  
BRIFFE Pierre - né le 10 avril 1922 à Clermont-Ferrand (Puy de Dôme)  
Capitaine (Ret)**

- 1ère et 2ème Escadre de chasse, 1946 et 1947 à Saïgon et Hanoï, puis Andermach (près de Coblenz) en 1948. Moniteur au CTAR, Mont de Marsan, jusqu'au début 1951, date de la fin de sa carrière militaire.

- Maroc, puis Indonésie, puis Vietnam et USA pour la TAI, devenue UTA par la suite. En 1961, prend la direction d'une agence de voyage à Tahiti et y réside jusqu'en fin 1985. Ensuite, retraite et retour en France.

**Domicile au 1/1/97 : Parc Mozart 11 - 13100 - Aix en Provence - Tél. : 04.42.21.39.75**

**BRIT Jean - né le 12 juillet 1925 à Sarrebrück (Allemagne)  
Général de Brigade Aérienne (2se)**

- 1946 à 48 : affecté au GT 1/62 "Algérie" et au GT 2/64 "Béarn"
- 1949 : reprend son pilotage à Cognac
- 1950 à 54 : affecté au GT 1/61 "Touraine" et au GT 1/64 "Anjou"
- 1954 à 56 : CIET et GT "Sénégal"
- 1957 à 61 : Chef des opérations au CEAM
- 1961 à 62 : ESGA+CSI
- 1963 : EM des FATAc
- 1964 à 65 : CEP HAO - Commande la Base et les éléments "Air" du Pacifique
- 1966 à 68 : SIRPA (Antenne Air)
- 1969 à 70 : Chef d'état-major du CTAA
- 1971 à 75 : Cadre à l'ESGA
- 1976 : Adjoint au Directeur de l'Infrastructure

**Domicile au 1/1/97 : 78, rue du Colonel de Rochebrune - 92380 - GARCHES -  
Tél. : 01.47.01.10.07**

**CHOLLET Georges - né le 16 février 1921 à Sétif (Algérie)  
Commandant (Ret)**

- 1945 à 50 : Groupe "Bretagne" sur Marauder en FFA, puis sur JU-52 en A.O.F
- 1952 à 55 : Commandant d'escadrille à l'Ecole de pilotage de Marrakech
- 1956 à 62 : Algérie, Groupe Guyenne, GATAC 2 et 2ème Escadre d'hélicoptères
- 1965 : Professeur de mathématiques (Vendée et Var) - Retraite civile en 1983 !

**Domicile au 1/1/97 : Rusicade - 129, rue Curet-Haut - 83140 - Six Fours Les Plages -  
Tél. : 04.94.25.41.05**

**CLÉMENT Robert - né le 17 septembre 1921 à Bizerte (Tunisie)  
Lieutenant (Ret)**

1948 - quitte l'Armée de l'Air pour l'administration des Douanes

**Domicile au 1/1/97 : 17, rue de Colmar - 68260 - Kingersheim - Tél. : 03.89.53.62.33  
DEPARDON Gérard - né le 12 février 1921 à Fleurie (Rhône)  
Général de Brigade Aérienne (2se)**

- 1945 : Affecté au GB 1/34 Béarn sur B-26 Marauder
- 1945 : Volontaire pour l'Indochine - 53 mois en trois séjours  
(sur C-47 au GMEO, de déc. 47 à oct 46, et au GT 2/64 Anjou, d'oct. 47 à avril 50, puis juin 53 à mai 54 : chef des premiers détachements de C-119 et chef opérations GB 1/25 Tunisie sur Invader B-26)
- Chef de Brigade Salon E.A. 1950 - Moniteur au CIET - Pilote contrôleur à l'Air Training Advisory Group Squadron - Etat-Major Commandement du Bombardement (1959-61)
- ESGA - EMAA - Commandant la BA 113 Saint Dizier (1965-67) - IGAA Cabinet - Conseil Permanent de la Sécurité Aérienne
- CPN le 12/05/72 - 6481 H 30 de vol - 20 missions de guerre N°1 et 330 N°2 en 810 heures

**Domicile au 1/1/97 : 44, rue du Chemin vert - 92100 - Boulogne - Tél. : 01.46.20.22.57**  
**Res. Sec. : "La Cadole" Au Bourg - 69820 - Fleurie - Tél. : 04.74.69.82.23**

**DESPOUY Raymond - né le 12 octobre 1922 à Nérac (Lot et Garonne)**  
**Général de Brigade Aérienne (2se)**

- 1945 à 48 : Affecté au Franche-Comté sur Marauder
- 1946 à 47 : Intermède de 10 mois en Indochine au Groupe Béarn sur JU-52 (rapatrié sanitaire suite à une amibiase)
- 1949 à 51: Moniteur de pilotage à Avord
- 1951 à 54 : EM/3 et 1 à Air Maroc - Groupe Gascogne sur B-26
- ensuite EMAA/1 Org, puis 2 ans à Orléans (dont 1 au commandement du Franche-Comté sur Noratlas), 3 ans à Air ZOM 1/3B, 1 an comme second de la BA 140 Blida (fin 61-fin 62), encore EMAA/1 Org et chef de EMAA/Leg, puis Commandant de la BA 726 à Nîmes, et enfin adjoint territorial de la 4ème RA. Environ 5000 heures de vol

Après avoir quitté l'Armée de l'Air, s'est installé à Nîmes :

- a d'abord créé le Comité Régional Languedoc-Roussillon de l'AEA
- a travaillé pendant 18 mois au service de l'AGPM, dont il a d'abord été le Délégué régional "Air" en 4ème RA
- à partir de 1980, a assuré pendant 12 ans la présidence de la section du Gard de la Société d'Entr'aide des Membres de la Légion d'honneur.

**Domicile au 1/1/97 : 4, rue de Combret - 30000 - Nîmes - Tél. : 04.66.64.00.70**

**DOMPNIER Paul - né le 2 août 1923 à Lyon (Rhône)**  
**Général de Brigade Aérienne (2se)**

- 1945 à 47 : navigateur au GB 2/52 Franche-Comté
- 1948 à 49 : Indochine sur JU-52 et C-47 aux Groupes Béarn et Anjou
- 1949 : breveté pilote
- 1953 à 54 : Indochine sur C-47 et C-119 - opérations sur Dien Bien Phu de nov 53 à mai 54
- Commande le Groupe de Transport 2/64 (Breguet deux ponts et DC-6)
- 1960 à 61 : ESGA
- 1966 à 68 : Commande la base aérienne d'Orléans-Bricy
- 1972 à 75 : Général Adjoint à la 3ème RA à Bordeaux
- 1975 à 77 : Commandant en second du COTAM

**Domicile au 1/1/97 - 2, Allée des Gardes Royales - 78000 - Versailles - Tél. : 01.39.50.89.85**

**Donné Pol - né le 19 octobre 1922 à Lequesne (Somme)  
Colonel (Ret)**

- 1945 à 46 : au retour des Etats-Unis est affecté comme navigateur-bombardier sur B-26 au Groupe de bombardement 1/32 Bourgogne
  - 1946 à 49 : en Indochine au GT 2/15 Anjou
  - 1949 à 52 : au CIET à Toulouse
  - 1952 à 54 : Leader Navigateur au Poitou
  - 1954 à 57 : Instructeur à l'Ecole de l'Air à Salon - donne des cours de navigation
  - 1957 à 61 : affecté à Marrakech
  - 1961 à 63 : fait un stage à l'ENAC
  - 1963 à 65 : affecté à l'état-major de la Défense aérienne à Taverny
  - 1965 à 68 : Commandant en second de la Base Aérienne 943 - Roquebrune
  - 1968 à 71 : représentant militaire à Eurocontrol à Bruxelles
- Avril 1971 : quitte l'Armée de l'Air et est envoyé en Lybie comme Conseiller du Directeur de l'Aviation Civile.
- 1973 à 1980 : séjour en Algérie pour y enseigner la navigation

**Domicile au 1/1/97 : 5, place Condé - 08000 - Charleville - Tél. : 03.24.33.13.82**

**DUCASSE Jean - né le 27 février 1922 à Strasbourg (Bas-Rhin)  
Lieutenant (Ret)**

- Rentre au Maroc fin 1944 , puis est affecté au Centre d'entraînement des équipages multitemoteurs à Marrakech.
  - En 1945, est affecté à la Mission de Contrôle du désarmement aérien en zone d'occupation française en Allemagne.
  - Retour en France où après être passé par Sup Elec, puis par l'Ecole d'application Radar de la RAF, il est affecté comme instructeur à l'Ecole des Transmissions d'Auxerre.
- Il quitte l'Armée de l'Air en 1949 et commence une carrière d'ingénieur civil à Air France.

**Domicile au 1/1/97 : 3, rue Galliéni - 92100 - Boulogne-Billancourt - Tél. : 01.46.20.10.31**

**HUMBERT Jean - né le 16 mai 1921 à Beyrouth (Liban)  
Colonel (Ret)**

- Après son retour des Etats-Unis, il est affecté au Groupe de chasse 1/3 Navarre
- 1948 à 49 : Indochine au GC 1/3
  - 1950 : Défense Aérienne, Chef des OPS SMR Reims puis Rethel
  - 1954 et 55 : Chef des OPS Réghaïa (Algérie)
  - 1956 à 59 : OTAN - Centre Europe
  - 1959 à 62 : Attaché de l'Air adjoint à Londres
  - 1962 à 65 : Commandant le Base Aérienne 943 à Menton
  - 1966 : 4ème ATAF à Ramstein au Bureau plans
  - 1967 : Sous-Chef d'état-major au Comsir de Colomb-Béchar, sous-directeur du Ciess, et Commandant la Base Aérienne
  - 1968 à 69 : commande la Base Aérienne 180 de Bou-Sfer

- 1969 : affecté à la mission militaire française à Naples, à l'OTAN, jusqu'à sa retraite

**Domicile au 1/1/97 : Villa la Souste - 13430 - Eyguières - Tél. : 04.90.57.91.69**

**LAFFINEUR Jean - né le 25 février 1922 à Maubeuge (Nord)  
Colonel (Ret)**

Admis au concours de l'Ecole de l'Air de 1942, mais pressentant le débarquement allié, il démissionne et reste en Tunisie. Fin 42, rejoint Blida puis le PPEA de Miliana et se trouve intégré à la promotion 43 AFN

1944 : Breveté Navigateur-Bombardier, il est affecté en juin 1945 dans une unité de bombardement sur B-26, puis dans le transport sur JU-52

1949 à 51 : Indochine - Unité de Reconnaissance d'Outremer EROM 80 sur Siebel

1951 à 58 : Réentraîné et reclassé pilote

CEAM : Il fonde et commande la Section de Tir et de Bombardement du CEAM. Il vole sur différents types d'appareils dont le P-47, le Mystère IV et le Vautour B

Intervient en Indochine au moment de Dien Bien Phu, pour la mise en oeuvre d'un radar de bombardement aveugle. Mise au point d'armements avion pour l'Algérie.

1958 à 59 : Chef des OPS du CIB à Cognac

1959 à 61 : Commande le GB 2/91 Guyenne à Oran

1961 à 63 : Chargé des études concernant la mise sur pied des unités FAS et KC-135

1963 : Commande en second la Base aérienne d'Istres

1965 à 68 : IGAA - Inspecteur du Bombardement

1968 à 70 : Commande la base de Dakar - Ouakam

Retraite le 1/02/71 (5000 heures de vol sur plus de trente types d'avions)

Fev 71 : PDG d'une usine de fabrication d'équipements de silos à grains

1988 : retraite

1991 : se retire en Nouvelle-Calédonie

**Domicile au 1/1/97 : C/O Roger Antiphon - 1, rue de Bretagne - BP 1392 - Nouméa - 98845 - Nouvelle Calédonie**

**Res. Sec. : 124, rue Baudreuil - 02100 - Saint Quentin - Tél. : 02.23.67.17.73**

**LESCURE Georges - né le 15 mars 1922 à Oran (Algérie)  
Lieutenant (Ret)**

Rentré des Etats-Unis en juillet 1945, il est affecté au GT 3/15 sur JU-52 (!). Déçu et au fond plus intéressé par l'aviation que par l'Armée, il démissionne en 1946 pour entrer à Air France dans la branche "Exploitation". Dans une ambiance de dynamisme tourné vers l'avenir, il s'y épanouit et la chance aidant, il fait une carrière intéressante : six ans au Maroc, six ans aux Etats-Unis. Il sillonne le monde, au contact de techniques et de moeurs variées.

Il prend sa retraite en 1977 comme Inspecteur en chef hors classe.

**Domicile au 1/1/97 : 8, Avenue du Maréchal Ney - 91800 - Brunoy - Tél. : 01.60.46.08.50**

**MATHIOT Armand - né le 7 septembre 1922 à Sélestat (Bas-Rhin)  
Général de Brigade Aérienne (2se)**

- Formé comme bombardier-navigateur aux Etats-Unis, puis fait son pilotage à Cognac

- 1945 à 52 : Officier en escadrille (GT 2/63, 2/52, Puis E.O.M.83 et G.L.A.49 à Bangui et Brazzaville)
- 1952 à 54 : cadre à l'Ecole de l'Air (Salon)
- 1954 à 57 : officier en escadrille, puis chef du 3ème Bureau au S/GMMTA à Alger
- 1957 à 59 : Chef du 3ème Bureau AEF/ Cameroun à Brazzaville
- 1959 à 62 : Commandant en second puis Commandant du GT 2/63 à Alger
- 1962 à 66 : ESGA, stagiaire puis cadre de 62 à 66 - EMSST Informaticien du 2ème degré (ISUP Paris)
- 1967 à 74 : Chef du Bureau Informatique de l'Armée de l'Air
- CPN : mars 1974
  
- 1974 à 78 : Directeur de l'Informatique de l'Assistance Publique/Hôpitaux de Paris
- 1978 à 87 : Chargé de mission à C.I.S.I. (Informatique) - Prend sa retraite
  
- Président au titre du bénévolat de plusieurs associations d'aide sociale et d'aide aux handicapés

**Domicile au 1/1/97 : 7, rue Edouard Charton - 78000 - Versailles - Tél. : 01.39.51.40.62**

**MAUMEJEAN Marcel - né le 4 novembre 1920 à Peille (Alpes -maritimes)  
Lieutenant-Colonel (Ret)**

- Navigateur sur B-26 à son retour des Etats-Unis, est affecté à l'Anjou de 1946 à 48
- 1949 : école de pilotage à Cognac - breveté pilote
- 1950 à 52 : moniteur de navigation au CIET
- 1952 à 55 : Chef de brigade , puis Professeur de navigation à Salon
- 1955 à 60 : Commandant de l'escadrille de liaison à Marrakech, puis E.M Air au Maroc
- 1960 à 62 : Commandement des Transmissions à Versailles - en Algérie de 1962 à 63
- 1963 à 65 : Etat-Major Centre Europe à Fontainebleau
  
- 1965 à 80 : Professeur de mathématiques au lycée de Fontainebleau

**Domicile au 1/1/97 : Le Hameau des Pins - Boulouris - 83700 - Saint Raphaël -  
Tél. : 04.94.95.79.47**

**MESNARD Charles - né le 20 septembre 1925 à Lavardac (Lot et Garonne)  
Colonel (Ret)**

- Commandements : 1954 à 55 : Groupe de chasse 1/7 à Bizerte - 1960 à 61 : 3ème Escadre de chasse à Tours et à Reims - 1965 à 66 : Base Aérienne 106 à Reims
  
- Postes en état-major : 1963 : SGDN - 1964 à 65 : DPMAA Cabinet PN - 1967 à 68 Chef d'état-major du CAFDA
  
- Congé de PN à/c du 1/10/68
  
- Carrière civile : Diplôme : IAE Paris - ICG  
Secrétaire Général et Directeur Relations Humaines du Groupe Laboratoires BOEHRINGER INGELHEIM France et PDG ou Gérant de filiales Lab. BADRIAL, Lab. Français de thérapeutique (LFT), LABSO (Laboratoires du SO). Administrateur CEPHAC

**Domicile au 1/1/97 : 14 , rue des Retaillons - 33300 - Bordeaux - Tél. : 05.57.87.55.05  
Res. Sec. : 5, Avenue de l'Orée - 40510 - Signosse - Tél. : 05.58.43.38.23**

**PESTRE Albert - né le 19 février 1924 à Miliana (Algérie)**  
**Général de Division Aérienne (2se)**

- 1945 : au retour des Etats-Unis, affecté au Groupe de Bombardement Bretagne sur B-26
- 1946 à 50 : deux séjours en Indochine aux GT 1/34 Béarn, 2/15 Anjou et Franche-Comté sur JU-52 et C-47 - 1950 à 51 : GTLA 2/60 à Villacoublay : N-1000 - N-1100 - Siebel
- 1951 à 54 : dans les écoles de pilotage aux Etats-Unis sur T-6 - T-28 - T-33
- 1956 et 1959 à 61 : deux séjours en Algérie : EB 77, GB Gascogne et GT Algérie sur Dassault 311, B-26 Invader et Nord 2501
- 1961 : ESGA - 1965 à 68 : cadre à l'ESGA
- affectations en état-major : 3ème bureau (1957-58) - 1er bureau (1962 à 65) - DPMMAA (1968 à 70)
- 1970 à 72 : commande la Base Aérienne 105 à Evreux : Nord 2501 - DC-6
- 1972 à 73 : CHEM - IHEDN
- 1974 à 78 : Inspecteur de la mobilisation et des réserves
- à partir de 1978 : Activités dans le domaine de l'audiovisuel - Rédaction d'articles à caractère militaire et politico-militaire dans différentes publications - Président d'un Comité d'entr'aide des Membres de la Légion d'Honneur pendant 10 ans - actions diverses dans le bénévolat

**Domicile au 1/1/97 : 29 rue du coteau - 92370 - Chaville - Tél. : 01.47.50.40.01**

**POILLOT André - né 25 janvier 1923 à Dijon (Côte d'Or)**  
**Colonel (Ret)**

- au retour des Etats-Unis, attend son affectation pendant six mois
- 1946 à 55 : dans le transport militaire au GMMTA
  - navigateur en équipage sur C-47 au GT 2/15 Anjou et au 1/61 Touraine à Orléans
  - refait son pilotage et qualifié sur C-47 et N-2501. Equipage de renfort en Indochine (6 mois 1952 à 53)
- 1956 à 58 : après stage CPO, officier rédacteur à l'EMAA/3. Commandant
- 1958 à 61 : Commandant en second du GLAM
- 1961 à 62 : Cabinet militaire du Délégué Général, puis du Haut-Commissaire, puis de l'Ambassadeur de France en Algérie
- 1962 à 65 : Chef du 2ème bureau du 1er CATAc à Lahr. Lieutenant-Colonel
- jusqu'en 1969 : Chef de la section Renseignements à l'EMAA/2. Colonel
- jusqu'en 1972 : Chef de la section Ren/2 à l'Etat-major des armées
- Jusqu'en 1974 : Directeur de l'Ecole d'Etat-Major de l'Air au CESA
- octobre 1974 : Congé du PN (6000 heures de vol) et cycle de formation aux affaires de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris
- Retraite le 26 janvier 1979

**Domicile au 1/1/97 : 57, rue Alexandre Dumas - 91600 - Savigny sur Orge - Tél. 01.69.05.23 53**

**SEVESTRE Claude - né le 7 août 1922 à Versailles (Yvelines)**  
**Colonel (Ret)**

- 1945 à 50 : Navigateur en équipage et Leader Navigateur au Groupe Bretagne
- 1951 à 52 : Instructeur au Centre d'Instruction des Equipages (CIET) à Toulouse
- 1952 à 55 : Chef de brigade, puis Chef de promotion à l'Ecole de l'Air
- 1955 à 60 : Directeur Instruction sol, puis Commandant Ecole des Navigateurs et Radio-Navigateurs d'Avord

- 1960 à 62 : *Sous-Chef logistique Région Aérienne du Sahara*
- 1962 à 67 : *SHAPE - Division Logistique : Responsable aérodromes OTAN (Turquie - Grèce et une partie de l'Allemagne)*
- 1967 à 71 : *Advisory Group for Aerospace Research and development - AGARD - Officier chargé des études AGARD pour le Comité Militaire de l'OTAN*
- CPN : Août 1971

- Août 71 à août 87 : *ONERA - Adjoint puis Directeur Relations Extérieures et Documentation*

*Domicile au 1/1/97: 18, rue Georges Clémenceau - 78000 Versailles - Tél. : 01.30.21.31.02*

**TURPAULT Gérard : né le 1er septembre 1921 à Constantine (Algérie)**  
**Colonel (Ret)**

- *Armée de l'Air de décembre 1942 à décembre 1972*

- *SNECMA de mars 1973 à avril 1983*

*Domicile au 1/1/97 : 21, Avenue Niel - 75017 - Paris - Tél. : 01.42.27.69.76*  
*Res. Sec. : "Les Girelles" Avenue du Golf à Cavalière - 83980 - Le Lavandou*  
*Tél. : 04.94.05.84.26*

**VENDEUIL Pierre - né le 6 novembre 1922 à Alger (Algérie)**  
**Lieutenant-Colonel (Hon)**

- *au retour des Etats-Unis, est affecté au GB 1/19 Gascogne sur B-26*
- 1946 : *Indochine - au GT 1/34 Béarn sur JU-52*
- 1947 : *au Maine, il participe au pont aérien de Berlin*
- 1948 : *au Touraine sur DC-3*
- 1952 : *Chef de brigade à Salon*
- 1955 : *Indochine - il est affecté à l'Escadrille du Haut Commissaire - DC-3 - Beechcraft*
- 1956 : *aux OPS du GAEL, puis il est affecté à l'EMAA/BEG*
- 1959 : *Commande le Poitou sur N-2501*
- 1960 : *Algérie - Chef de Cabinet de M. Delouvrier et de Jean Morin*
- avril 1962 : *bénéficie du Congé du P.N. - Invalide guerre à 70%*

- *entre chez Dassault*

*Domicile au 1/1/97 : 17, rue de Versailles - 78470 - Saint Remy Les Chevreuse*  
*Tél. : 01.30.52.01.36*

## **CELLES QUI RESTENT SEULES**

**DOMPNIER Marguerite** - 2, Allée des Gardes Royales - 78000 - Versailles -  
Tél. : 01.39.50.89.85

**FEHNER Jacqueline** - 15, Avenue Victor Hugo - 78400 - Chatou -  
Tél. : 01.39.52.52.35

**HOURS Christiane** - 55, Boulevard de Charonne - 75011 - Paris  
Tél. : 01.43.70.15.90