



COURRIER

DE L'AIR



AUX ETATS-UNIS

S O M M A I R E

*Ce numero est dedie a la Victoire
et a ceux qui, par leur sacrifice, y ont contribue*



VICTOIRE

18 juin 1940 — 7 mai 1945

*Nous sortions de la nuit et mar-
chions à tâtons*

*Et, comme les enfants qui s'ef-
forcent d'écrire,*

*Nous avons commencé par faire
des bâtons*

*Parallèles, deux traits qui, pour
nous, voulaient dire:*

*"Deux Gaules." Après quoi, ce
rébus achevé,*

*Et tracé par nos soins sur tous
les murs de France,*

*Nous avons joint ces traits dans
l'angle aigu d'un "V"*

*Symbolisant: "Victoire et, peut-
être "Vengeance."*

Pierre MORTIER

Dessin de Madame Paule LUGUET

Victoire

par le Col Pierre MORTIER

Editorial

par Richard de ROCHEMONT

Propos en l'Air

Big Spring

Sur une photographie

par le Général Martial VALIN

Tyndall Field

par R.T. BAR LE DUC

Historique d'Hawthorne Field

par le Sgt. A. P. BOISSOUT

illustré par l'auteur

Permission

par le Sgt. Jean LASSAGNE

illustré par ROLAND

Turner—Départ

Nos vieilles histoires d'Avia

par le Sgt. A. P. BOISSOUT

Première leçon de voyage

par le Lt. Jacques HABERT

Surprises

par le Sgt. C. MAYAUD

Le massacre du By

par le Lt. J. HABERT

illustré par DUFETEL

Le Général de Gaulle en

Allemagne

Altitude 7.800

par l'Aspirant R. COMERCON

Le C.P.P.N.

par J. SAGNIER

Paysage de France

Texas, souvenirs français

par l'E.A.R. Robert ROLLAND

illustré par l'auteur

Au Ciné

par le Sgt. SOUCIES

"VE-Day" dans les camps

Raid sur le Fujiyama

par l'E.A.R. Robert ROLLAND

illustré par l'auteur

"Basic" à Gunter

illustré par GALTIER

Gunter Field—Photos

Poste Aérienne

Aviateur dans l'âme

par le Sgt. ORIoT

illustré par BOISSOUT

Palmarès de la Chasse

A toi de jouer . . .

par l'Aspirant P. DUFETEL

Lettres du Michigan

par le Lt. J. NOETINGER

Tours de Piste

Résonances

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

LE COURRIER DE L'AIR

ORGANE DES ELEVES
DE
L'AVIATION FRANCAISE
EN AMERIQUE



AUX ETATS UNIS

**"Par les Elèves
pour les Elèves"**

No. 7 Direction: French Air Mission 1420 - 16th Street, N. W., Washington, D. C.

EDITORIAL

Dans cette période critique, où la guerre, qui nous était devenue si familière alors même que nous la haïssions, se transforme en une paix dont nous savons encore si peu de chose, et dont nous pouvons tant redouter, tous les Américains qui songent à l'avenir de la France doivent plus particulièrement songer à ces jeunes Français—officiers, spécialistes et soldats des Forces Françaises—qui ont eu l'occasion de vivre en étroit contact avec l'Amérique et les Américains. Il n'est pas besoin d'insister sur leur importance dans l'oeuvre de rénovation de la France. Les aviateurs, en particulier, qui ont été mis au courant des techniques les plus nouvelles de l'électricité, des transmissions, de la mécanique, savent quelle tâche ils auront à accomplir pour aider à la reconstitution de ces routes aériennes, dont la France fut dans le passé l'infatigable pionnier.

Mais l'air n'est pas tout. Dans tous les domaines de l'activité française il y a, aujourd'hui, le même besoin de rénovation et de modernisation. Peut-être ceux d'entre vous qui ont eu entre les mains les produits les plus ingénieux de l'industrie alliée comprennent-ils combien de temps la France a à rattraper, combien de temps perdu, avant qu'elle reprenne sa place à l'avant-garde des grandes nations. Il ne serait pas suffisant de remettre simplement en route la vieille machine industrielle française, pas plus qu'il ne suffirait d'envoyer, pour terminer la guerre en Extrême-Orient, les bombardiers de 1935.

Pour tenir sa place dans le monde de l'après-guerre, la France doit se débarrasser des techniques vieilles, des préjugés anciens, des conceptions périmées, et repartir avec des méthodes neuves, des positions neuves, des responsabilités nouvelles.

Cette guerre a apporté aux drapeaux français une gloire difficile. Les victoires remportées à Bir-Hacheim, en Tunisie, en Italie, sur le territoire même de la France métropolitaine, furent le résultat d'un patient labeur de restauration et de regroupement des énergies françaises, qui fut commencé en Juin 1940, quand furent reconnues

les erreurs du passé. C'était une longue et difficile tâche, et les résultats, au début, apparaissaient minimes. Mais, comme une boue de neige, une force et un élan nouveau se développaient chaque jour, jusqu'au moment où l'effort de guerre français finit par être fait de l'effort et de la volonté unanimes de la plus grande part de la France et de son Empire. Et, comme le Général de Gaulle avait su le prédire, "la France était présente à la victoire finale."

Mais, aujourd'hui, pour que la France reste présente à la victoire finale—qui signifiera une paix solidement assurée, et une ère nouvelle de sécurité, de prospérité et d'espoir pour tous les peuples d'Europe—les jeunes hommes de France doivent se consacrer à un long et patient effort d'adaptation aux méthodes modernes, aux matériels modernes, et, surtout, aux formes modernes de pensée. Ils doivent s'unir étroitement à la masse du peuple français, de ce peuple qui n'a jamais désespéré, et qui toujours fut prêt à participer à l'oeuvre de régénération, de reconstruction. Nul n'y sera mieux préparé que ces jeunes hommes, qui ont eu un aperçu de ce monde étranger, neuf et turbulent, plein d'idées nouvelles, de réalisations techniques audacieuses. Nul, parmi eux, n'aura de responsabilité plus lourde que ces jeunes hommes qui ont fait leur apprentissage dans le champ le plus neuf: l'air.

Nous, Américains, qui regardons la France comme une amie sûre sur le continent européen, une amie à qui nous pouvons toujours nous fier, nous voulons que la France soit courageuse, démocratique, forte, et surtout, qu'elle marche dans la voie du progrès, dans son comportement vis-à-vis d'elle-même, et vis-à-vis du reste du monde. Si elle devait se perdre dans la réaction, ou dans l'inaction, elle se détournerait de sa mission essentielle, elle serait infidèle à la confiance que place traditionnellement en elle les nations du monde, comme ses véritables amis en Amérique.

RICHARD DE ROCHEMONT
Président National de France Forever

PROPOS EN L'AIR

PARIS EN LIESSE

Une nuit d'attente, une matinée de fièvre, une après-midi triomphale : Paris fête la victoire des Alliés. Comment dormir quand les avions rugissent au ras des toits et déversent sur la capitale française si longtemps plongée dans l'ombre où ne cessa de souffrir et de lutter une population héroïque, une pluie d'étoiles multicolores annonciatrices de la délivrance du monde ? Comment dormir quand Notre-Dame et l'Obélisque, quand l'Arc de Triomphe et le Sacré Soeur surgissent enfin des ténèbres, quand Paris reconquiert son titre de Ville Lumière ? A cette veille succède une matinée radieuse. Paris baigne dans l'allégresse et dans le soleil. On s'arrache les journaux aux titres gigantesques encore gras d'encre fraîche. Des Champs-Élysées à Montmartre, de Belleville à Montparnasse, Paris n'est plus que jeunesse, vaillance, espoir, joie du devoir accompli. La Marseillaise qui tout à l'heure éclatera dans toutes les poitrines est déjà sur toutes les lèvres. On acclame les soldats de l'Armée Leclerc qui brandissent dans leurs jeeps des oriflammes à croix gammée. On acclame les prisonniers et les déportés qui, entassés dans les autobus, rouvrent leurs yeux au ciel de France. On acclame les soldats américains qui vont clamant "Hitler kapout." Peu à peu ce 8 mai 1945 prend son visage historique que nos enfants et petits enfants contempleront un jour dans les livres d'images.

A quinze heures, le Général de Gaulle parle à la radio. Il parle d'une voix vibrante, d'une voix profonde, d'une voix qui dit aux Français des phrases qu'ils ont attendues sous l'occupation allemande, jour après jour, pendant des centaines et des centaines de jours. Et les Français pleurent d'émotion et de joie.

A peine les hymnes des nations alliées ont-ils cessé de retentir sur les ondes que les sirènes lancent l'appel si longtemps espéré. Quel virtuose a donc orchestré cette dernière chanson de nos compagnes des heures tragiques ? Ils ont aujourd'hui une voix étrangement douce, une voix qu'on ne leur avait jamais connue. Puis soudain, le canon gronda, la clameur populaire jaillit de toutes parts et le vieux bourdon de Notre-Dame entonne le cantique de la paix retrouvée que vont reprendre avec lui toutes les cloches de Paris, toutes les choches du monde entier.

Les maisons et les rues de Paris disparaissent maintenant sous les drapeaux. Toute vêtue de couleurs éclatantes, la capitale française arbore enfin son visage de victoire.

Place de l'Opéra, à droite du théâtre on lit sur une enseigne gigantesque le nom de Lafayette ; comme pour mieux évoquer la liesse populaire, à la mode de Broadway des milliers de papillons de papier miroitent au soleil. Indéfiniment les jeunes gens se sont hissés jusque sur les lampadaires pour mieux voir ; quelques camions essaient de se frayer un chemin dans cette marée humaine à grands coups de klaxons. Jamais on ne vit plus

bel embouteillage de jeeps, camions, voitures particulières. A de certains moments, pour traverser la chaussée, les photographes marchent d'une voiture à l'autre comme on enjambe un gué de pierre à pierre. C'est incroyable le poids que peuvent transporter les petites jeeps à en juger par les douze à quinze personnes qui s'y cramponnent. Les parents hissent sur leurs épaules leurs enfants pour qu'ils puissent mieux voir et fassent provision de gloire. De nouveau, la radio entonne la Marseillaise et la foule reprend en chœur le refrain. Les hommes, femmes et enfants de toutes conditions célèbrent avec ferveur dans la plus complète égalité, une fraternité enfin retrouvée dans la liberté en ce Paris ressuscité après cinq années de honte. Hip ! Hip ! Hip ! Hurrah ! crient les permissionnaires américains. Spontanément la foule se tourne vers eux avec gentillesse, les deux bras levés et les doigts en V selon le salut inventé par Winston Churchill, l'un des artisans de cette victoire.

La multitude se met alors en marche vers la Concorde et les Champs-Élysées pour remonter jusqu'à l'Arc de Triomphe où le Général de Gaulle et le Gouverneur militaire Koenig doivent déposer des gerbes de fleurs sur la tombe du Soldat Inconnu. La police fait des efforts méritoires pour canaliser ce flot. Aujourd'hui, on se garde tout seul ! répondent les midinettes aux agents désarmés par un sourire. En ce printemps de gloire les femmes ont un charme plus capiteux que jamais ; les Anglais et les Américains invitent les jeunes Françaises à bord de leurs jeeps et des camions. Les marins français et américains entonnent des chants de la mer en marchant bras-dessus bras-dessous avec de gracieuses Françaises qui ont oublié de se farder mais qui sont ravissantes tout de même ; les étudiants en calots se fraient à grands cris un passage à travers la multitude : "Formez le monome, Formez !" Les voitures serties dans la foule n'avancent que par bonds de dix mètres en dix mètres. Les permissionnaires américains distribuent en riant aux éclats leur ration de bonbons et de cigarettes de la semaine. Et quand ils n'ont plus rien à donner, ils poussent des cris de Sioux "Whoopee ! Whoopee !"

A l'entrée du Faubourg Saint-Antoine, la Statue de la République brandit une branche de laurier et tous les bars dispensent des flots harmonieux de musique et de radio. Le discours du Général de Gaulle enregistré est retransmis de quart d'heure en quart d'heure ; cependant de la Bastille jusqu'à l'Etoile la foule innombrable des grands jours monte sans extravagance dans la joie certes, mais avec dignité. Trop d'êtres chers manquent encore au rendez-vous en ce jour de gloire. Et tant de prisonniers, de morts au Champ d'Honneur, de déportés qui ne reviendront jamais. . . . C'est quand même fête aujourd'hui, mais demain il va falloir se remettre à travailler, à relever les ruines. . . .

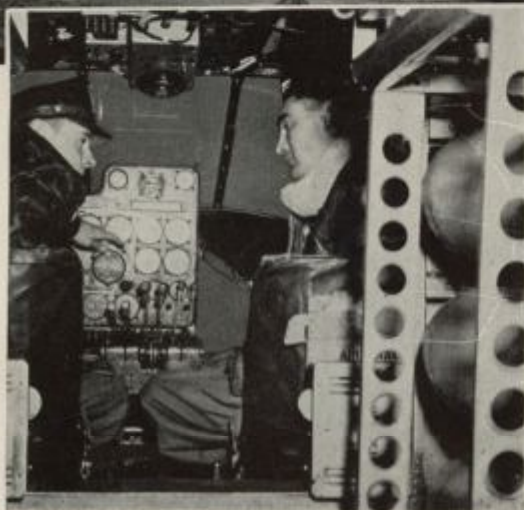
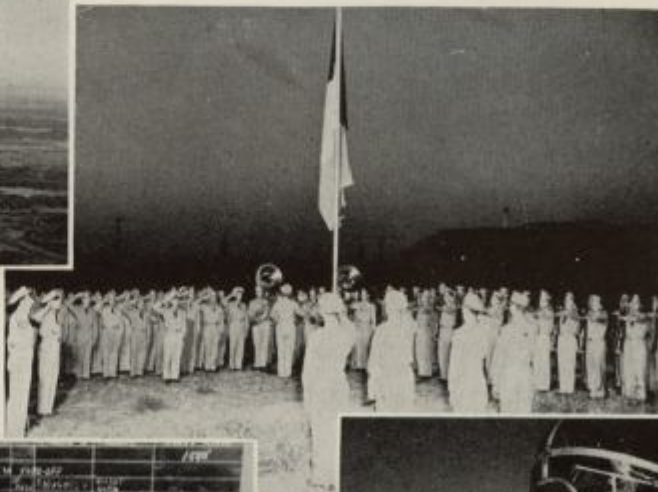
BIG SPRING

Navigateurs- Bombardiers



Vol en formation.

Les couleurs à l'aube.



Préparation d'une mission.

Derniers conseils avant le vol.

"Bombs away."

Au réfectoire.

Le "cockpit" de l'AT.11 vu de la soute à bombes.

SUR UNE PHOTOGRAPHIE

par le General Martial VALIN

J'ai ouvert l'autre soir l'armoire aux souvenirs et je me suis arrêté sur une photographie. C'est une photographie bien émouvante, celle d'une tombe au milieu des grands arbres de la steppe. Sur la croix blanche on lit cette inscription en russe :

"Ci-gît un aviateur français, le lieutenant LEON, du groupe 'Normandie,' qui est tombé le 4 septembre 1943 de la mort des braves dans la lutte contre l'envahisseur allemand."

Caporal-chef, élève-pilote en 1940, il s'évada de France après l'armistice, rejoignit l'Angleterre, y termina son pilotage et fut envoyé au Moyen-Orient. Affecté au groupe Alsace, il prit avec lui une part active à la bataille d'El Alamein où l'Egypte fut sauvée.

Revenu en Grande-Bretagne à l'époque où se constituait, sous les ordres du Commandant Pouyade, le premier renfort du groupe Normandie, il fut volontaire pour aller combattre là où il pensait pouvoir le mieux faire.

C'est ainsi qu'il prit part à la grande offensive dont Orel, Jelna et Smolensk marquèrent les principales étapes.

4 victoires officielles et deux probables furent le fruit de son ardeur à poursuivre avec acharnement l'ennemi.

Hélas, le destin inexorable devait bientôt mettre un terme à cette gloire naissante. Le 4 septembre 1943, en pleine bataille de Smolensk, 8 pilotes de Normandie se heurtent à 15 "Junker 38" escortés par autant de "Fock-Wulf 190."

La colonne ennemie est disloquée, mais l'avion de Léon a été sérieusement touché; le moteur a été atteint; il doit renoncer à la bagarre. Alors il manoeuvre, évite deux attaques et, à 200 mètres du sol, se place en ligne droite pour atterrir sur un champ dégagé. Mais un "Fock-Wulf" l'a suivi et l'at-

taque par derrière dans cette position difficile où, sans moteur et si près du sol, il ne peut plus manoeuvrer. Léon est transpercé par un obus et s'écrase avec son avion au milieu des fantassins russes qui, plus tard, racontèrent les péripéties de son ultime combat.

Ce sont eux qui prirent la photographie que j'ai retrouvée dans mes papiers, ce sont eux qui donnèrent une pieuse sépulture à ce petit Français qui avait formé le rêve de rentrer à Paris en passant par Berlin. Ce rêve qui à l'époque où nous avons créé "Normandie" pouvait paraître insensé, sera demain une réalité.*

Je me souviens de son départ pour la Russie. Alors qu'il allait s'embarquer, sa femme arrivait juste d'Angleterre pour le rejoindre. Ils ne s'étaient pas vus depuis deux années. Comme je le sentais impatient, nerveux, je lui proposai de renvoyer son départ à un prochain renfort. Il me répondit: "Non, mon Général, malgré le grand désir que j'ai de revoir ma femme, les questions de cet ordre n'ont pas à intervenir dans le service, je partirai avec mon détachement."

Par chance, ils purent passer vingt-quatre heures ensemble. Aujourd'hui, elle est quelque part sur le front dans une formation de l'avant. Elle a déjà obtenu le grade de capitaine et trois citations pour son courage et le mépris le plus complet du danger dont elle a fait preuve en Normandie et en Lorraine.

L'autre dort de son dernier sommeil dans la plaine de Smolensk. La neige a dû recouvrir les grandes herbes de la steppe et, sur le haut de la croix blanche à peine visible dans la blanche immensité, c'est tout juste si l'on doit pouvoir lire:

"Ci-gît un aviateur français."

* Le lecteur a compris que cet article avait été écrit avant la Libération.



TYNDALL FIELD—ON FETE LES AILES

Après sept semaines d'un travail intense, les stagiaires du Groupe "J" sont passés brusquement de la qualité d'élèves à celle de mitrailleurs brevetés. Un tel événement méritait d'être célébré, dans la meilleure des traditions de l'Ecole, par un "dégagement" à Wakulla Springs.

Au jour fixé, le grand soleil de Floride n'avait pas encore séché la rosée matinale que déjà, sur les grands routes encaissées dans la verdure, nos jeunes gradués gagnaient la source enchantée.

Dans ce cadre familial, mais toujours attrayant, la fontaine aux eaux étranges gardait son mystère: la buée vaporeuse montait en spirales, effleurait la nature tropicale des rives et gagnait l'azur bleuté dans son infini.

La promenade sur le lac, dans des bateaux à fond plat et vitré, permit à chacun d'observer la beauté du cadre sous-marin: parvis abrupts de la source, poissons endi-

ablés, couples solitaires et calmes, alligators, flore aquatique, toute une vision de rêve et d'inconnu. . . .

Séduits par l'imprévu et par le charme des naïades, les nageurs se firent nombreux et décidés, peu pressés de gagner la table où l'excellent repas qui les attendait devait pourtant satisfaire les appétits les plus féroces. Bacchus adulé, ce furent les chants et les histoires, les danses et les scènes mimées. . . .

Plaisirs trop courts, bonheur trop bref, la fête, comme toutes les joies de ce monde, eut une fin. Les nouveaux "gradués" se séparèrent à regret. Certains partaient pour le sud, mais les autres auraient bien voulu prolonger cet instant de plaisir dans ce cadre dont ils se sont séparés avec, au coeur, un riche bagage de souvenirs.

R.T. BAR LE DUC

TYNDALL FIELD, Florida



Mitrailleurs

1. "Graduation."
2. Prise d'armes interalliée.
3. Les élèves se familiarisent avec les mystères de la tourelle Martin.
- 4-5. "At the range." Tirs réels.
6. Avant de partir en mission sur B.24.



Historique d'Hawthorne Field

Sergent A. P. BOISSOUT

Ne cherchez pas . . . Cette baraque portait, il y a quelques années, le nom pompeux d' "Operations Building" et formait avec deux hangars, deux bâtiments destinés aux élèves, un mess hall et quelques dépendances, la chrysalide d'Hawthorne Field.

En 1932, époque à laquelle M. Alexander M. Luke fondait, en accord avec le "Charleston Municipal Airport" une compagnie d'aviation commerciale, Hawthorne n'était qu'un terrain vague. Avec la naissance de l' "Hawthorne Flying Service"—tel était le nom de la jeune société—devait se réaliser le projet d'instruction individuelle de vol qui s'est développé dans les proportions que l'on sait.

Peu après la disparition de son fondateur, survenue en 1934, l' "Hawthorne Flying Service" a la bonne fortune de se voir attribuer un président qui est aussi un pionnier de l'aviation américaine, M. Beverley Howard, plus connu dans les milieux aéronautiques sous le diminutif familier de "Bevo."

Habilement administrée, la compagnie ne tarde pas à prospérer. Elle se consacre d'abord à l'entraînement civil des étudiants, puis passe, dès mars 1942, sous contrat militaire. Une année plus tard, tout est paré, l'école

fonctionne avec son contingent de "cadets" américains. Le Major Riley dirige l'entraînement des élèves.

Le 5 août 1944 le premier détachement français arrive à Orangeburg et le Capitaine Le Bouëdec est chargé du commandement des "French students" qui s'y succéderont. Mais comme mesure de transition pendant



un mois, la dernière classe d'élèves américains et la première d'élèves français travailleront de front, puis se sépareront.

Si certains de mes camarades de ce premier détachement, de mon détache-



ment, ont l'occasion de lire cet article, ces quelques lignes ne manqueront pas d'éveiller dans leur esprit des souvenirs de labeur acharné. Ils se rappelleront les heures de travail à la petite table encaissée entre deux placards, éclairée par le faisceau lumineux d'un abat-jour de métal habilement camouflé d'un calot ou d'un caleçon extirpé du sac à "laundry."

Et toute leur vie, ils se souviendront de leurs modestes débuts, de la démonstration acrobatique de "Bevo," le jour de cette "Primary Graduation" qui ouvrit toute grande devant eux la porte de la nouvelle Aviation de France.



BOOBY TRAPS A CRAIG FIELD

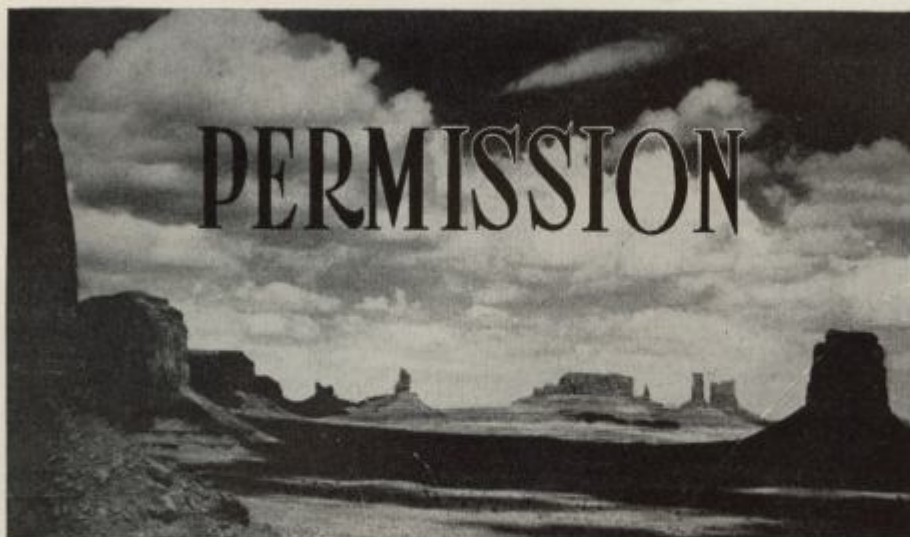
Un camarade, arrivé depuis peu aux Etats-Unis, mais connaissant déjà le Coca-Cola et ses imitations: Pepsi-Cola etc., étudiait la carte des U.S.A. avec un vif intérêt. Tout à coup, il s'écrie:

"Pas possible! C'est une ville Pensa-Cola?"

Grosse joie des assistants. L'une d'eux ne devait d'ailleurs pas tarder à recevoir lui aussi, sa petite leçon de modestie. En effet, deux jours après la capitulation de l'Allemagne, on annonçait à la base un V.D. film en "Orientation." Et notre héros de s'y précipiter en supputant qu'un Victory Day Film, devait être quelque chose de particulièrement "au poil." En cours de route, un officier américain lui dit: "Ce film vous soulève le coeur." Et lui de penser à des scènes grandguignolesques d'atrocités japonaises ou nazies. Or c'était bel et bien un V.D. film, c'est-à-dire un . . . amphi-V. . .

Et qui plus est: en Technicolor.





New York ou l'Ouest? Pile ou face? Face, tu vas dans le Nord. Evidemment, j'aime beaucoup contrarier le sort (la réciprocité est si fréquente). Aussi j'opte pour l'Ouest. Départ de New-Orleans, destination Los Angeles, quatre jours de train. Je pars au milieu d'une nuit sans lune, à travers les marais de la Louisiane. Impossible de dormir, les gens parlent trop. Je tâche de convaincre galamment ma voisine.

"Les femmes qui éveillent en nous par leur beauté le sentiment de l'amour, excellent à le mettre en fuite, dès qu'elles ouvrent la bouche pour un autre usage que le baiser—

"Not here, Frenchy!" me répond-elle flegmatiquement.

Dépit de ma faillite linguistique, je fais un atterrissage forcé dans les bras de Morphée.

Au lever du soleil, nous sommes à quelques milles de Houston. On sent



Un cactus solitaire se dresse...

déjà un air de printemps sur ces prairies caressées par le vent de la mer. Le paysage? Peut-être une

vague ressemblance avec la Beauce, certes avec un peu d'imagination. J'y trouve une monotonie agaçante, le vert trop artificiel des champs, les fermes jetées comme au hasard sur ce tapis gigantesque, même les vaches sont d'épouvantables matérialistes: elles ne regardent pas le train passer. Houston, Texas, largest city. Très américain. Dix minutes: le temps d'absorber un café brûlant et de jeter un regard sur ses immeubles arrogants. Maintenant, le paysage se ternit, l'herbe devient plus rare et la gente bovine plus distraite, elle contemple les avions, aussi je dis: "sentimentaliste." Derrière nous, le Golfe du Mexique, devant, le vaste Texas. "Deux jours pour atteindre l'autre bord" raconte fièrement un "sergeant from Texas." "Je ne savais pas vos trains si lents" lui répond-on.

San Antonio, contraste vivant d'effarants buildings géométriques sur un fond archaïque de style espagnol. Quelques palmiers se détachant sur un ciel métallique, beaucoup de sable parsemé de touffes de "nigger head" qui accentuent l'aridité de cet horizon. Vers le soir le train s'arrête au beau milieu de ce désert. Déçu je me penche à la portière: à l'ombre... des cactus, une petite gare pareille à un jouet. J'écoute vaguement un air de guitare, je vois alors trois authentiques cow-boys et... leur paisible Ford! Ils chantent un air plein de nostalgie, nostalgie des "juke-box" des drug-stores. Malgré mes préjugés de touriste, je suis saisi par cette ambiance grandiose, cette immensité puissante, déchirée par le sanglot de leur mélodie. Le beuglement de la locomotive m'arrache brutalement à ma rêverie; la misérable machine s'enfonce dans la nuit. Derrière un coteau rocaillieux El Paso surgit, étalée au pied du mont Franklin. Au bord de cette oasis riante aux premiers rayons du matin,

le Rio Grande nonchalant, s'étire tel un serpent aux écailles d'argent. Quelques minutes d'arrêt dont je profite pour traverser la "Grande Rivière" et sur l'autre berge je me trouve au Mexique, à Juarez, l'ancienne Paso del Norte. Le dimanche, dit-on, on peut y assister aux courses de taureaux, en semaine aux combats de coqs et la nuit... aux rixes sanglantes dans les "fondas." Je lis une pancarte banale mais rassurante "Vous pouvez en toute sécurité visiter Juarez." Nous continuons direction nord-ouest; enfin plus de Texas. Je somnole longtemps; New Mexico, Arizona. Que de sable! que de sable! Un cactus solitaire dressé là, sur cette étendue infinie. Son ombre joue avec les reflets d'or et de sang du soleil couchant. Le désert semble alors envahi d'une tristesse immense, la féerie de lumière et de sable s'atténue doucement. La troisième nuit nous atteignons la capitale de l'Arizona: Phoenix. Je suis tellement abruti que je n'y prête aucune attention. Le lendemain, même tableau, mais en plus étrange. Nous avons passé cette nuit les Montagnes Rocheuses dont les pics neigeux s'estompent dans le ciel grisâtre.

Soudain éclate d'une beauté fantastique ce verger: la Californie. Mirage ou oasis? Ses couleurs fraîches narguent les sables infinis de l'Arizona. Aucune transition, réalité merveilleuse mais surprise délicieuse. Le train court le long des orangeries;



on y respire le Précoc Printemps; la brise m'a murmuré qu'il était éternel et toujours nouveau. Le soleil se cache derrière un toit; il peint en rougeâtre les feuilles frémissantes; philtre d'amour et symphonie de couleurs changeantes et de parfums enivrants. Sur le fond gris-bleu du ciel et du Pacifique, Los Angeles; un pâté d'immeubles grandiloquents et une ronde de verdure: Hollywood, Santa Monica, Beverly Hills, Pasadena... un peu à l'écart, San Fernando Valley. J'ai fini mon voyage. Que dis-

je? Je vais, je reviens, je flâne, je repars, je marche comme exalté par le charme de ces jardins, de ces villas. Mais le charme est aussi au coeur des gens: je suis reçu, fêté, dorloté, pomponné partout, simplement ou somptueusement. Leur sourire est fait de la joie de vivre, leur hospitalité, d'amour.

Je fais la connaissance de Julien Duvivier; il part à Londres tourner avec Vivian Leigh, qui n'a plus joué depuis "Gone with the Wind" (Autant en emporte le vent). Le thème de sa future production est un sujet psychologique: elle est la petite-fille d'un grand artiste dont le fils est un "rat". Son âme est faite d'un heurt: l'empreinte malheureuse de son père, le génie de son grand-père.

Régine et son mari, le co-producteur de "Cover Girl" et "Tonight and every night" me reçoivent gentilement. Elle est parisienne, lui est d'origine russe; il a travaillé plusieurs années dans le cinéma français. Un matin elle m'enlève en automobile, ce que d'ailleurs je trouve très agréable. Explication: nous allons au marché. Nous expédions rapidement notre "shopping". Surchargé de paquets de mille sortes, je regagne f'brilement la Cadillac, manquant à tout instant d'effectuer un "crash-landing" qui

serait désastreux. "Jean, venez dire bonjour à Michèle Morgan." En conséquence, je continue, mais un peu plus nonchalamment. Pensez-vous! encore des présentations à n'en plus finir... Tout à coup je réalise: les tomates s'écrasent, les fruits roulent à terre, les c'leris jouent à cache-cache sous l'auto, un paquet de riz



éclate... Bref, je ne retiens qu'une bouteille de Dubonnet. Je me retourne, je vois Michèle Morgan. Elle n'a guère changé depuis "Orage," son grand succès de 39 avec Charles Boyer. Elle me parle, je n'écoute pas, je la regarde. Je réponds quelques paroles banales, elle me souhaite bonne chance et surtout de revoir

bientôt la France. Elle va, je la suis des yeux, c'était bien elle. Je ne l'ai point revue mais je sais qu'elle fait plus que beaucoup ne pensent pour notre Patrie, la sienne.

Passez Hollywood, Santa Monica puis le ranch de Will Rogers et vous apercevrez au d'tour d'une colline, la pimpante U.C.L.A., l'Université de Californie. Le capitaine Périgord, Président de France Forever me la fait visiter. Il y est professeur de culture et de civilisation françaises. De jeunes et jolies étudiantes, gentilles à croquer m'emmènent "luncher" à leur club: je ne mange pas, je les dévore. Une aimable brunette me demande de lui traduire une pensée de Marguerite de France, notée à son cours du matin. "S'affranchir par l'entente et se donner par l'amour." Evidemment, je m'empresse de la persuader du sens profond de cette phrase; elle ne connaît qu'amour!

Mais à toute permission, il y a une fin. Retour: soupirs entrecoupés d'interjections... Oh! sur tons variés et en boîte (Je veux dire: et finalement au camp).

Sergent Jean LASSAGNE,
Keesler Field

Illustre par Roland

Turner-Depart

Turner Field est bien connu des aviateurs français d'Amérique. Parfois même, et bien que ce terrain soit plus spécialement consacré aux pilotes de "twin engine," chasseurs et bureaucrates viennent s'y faire "checker out" sur B.25. Ils en repartent toujours avec regret car cette base de Georgie est des plus sympathiques.

Cette atmosphère de bonne humeur, de confiance et de franche camaraderie qui y règne est l'oeuvre du S/Lieutenant Pierre CORDIER, Commandant d'Armes du détachement français.

Ses qualités de pilote et de moniteur et son aptitude au commandement valurent à cet officier d'être désigné, en juin 1944, par le Commandant des C.F.P.N.A., pour occuper ce poste important, en remplacement du Lt. Roux.

D'emblée, sa compétence, son tact et sa franchise le firent estimer du Commandement américain; son autorité incontestée, son amour de la

justice lui valurent l'adoration de ses élèves; sa bonne humeur et sa jeunesse lui gagnèrent l'affection de tous et de... toutes. Il aurait été difficile de trouver à Turner, un Français ou un Américain qui ne fût pas l'ami de "Pierre."

Après un séjour de 16 mois aux U.S.A., sa tâche remplie, le S/Lt. CORDIER nous quitte, sans doute pour retourner en France.

Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de toute la reconnaissance des moniteurs et des élèves français qui ont été à Turner Field sous son commandement.

Que nos meilleurs vœux et que notre bon souvenir vous accompagnent, Lieutenant Pierre CORDIER.

So long and good luck, "Pierre."

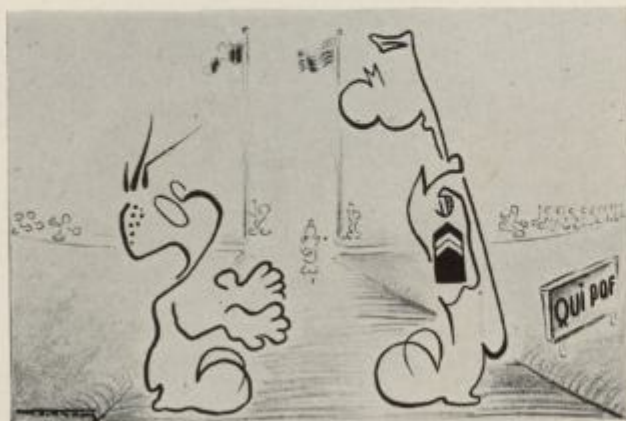
Et bienvenue à Turner Field au Lt. Jean-Marie CLEMENT, notre nouveau Commandant d'Armes.

Un de Turner Field.

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

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

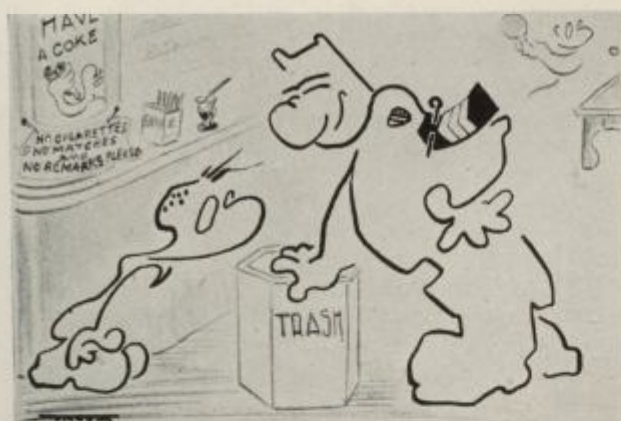
NOS VIEILLES HISTOIRES D'AVIA



« D'accord, Caporal, vous donnez les "pass" à l'issue des couleurs mais où donc qu'elle est cette issue ? »



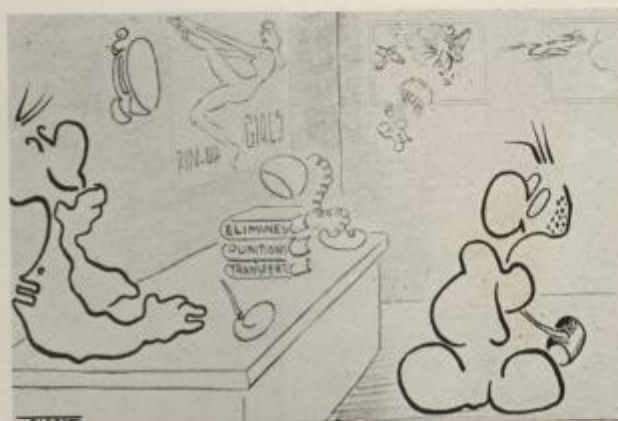
« Sergent, le Caporal suppose que mon "pass" se trouve dans le "cabinet de jour de l'officier de nuit" »



« Chef, le Sergent me dit que mon "pass" est déposé sur l'étagère où qu'est "la ligne de vol". »



« Mon adjudant, le Chef m'affirme que mon "pass" est dans le casier où que se trouve la "clef de la piste". »




« Mon lieutenant, c'est t'y que le Capitaine accorde une perne à cui-là qui lui apporte "la masse à enfoncer le piquet d'incendie" »



« Venez encore une fois me demander le "drapeau en berne" et je vous enverrai piloter les "bousiers". »

ADAPTE PAR TONY

Première Leçon...



Les détachements de l'Armée de l'Air venus en Amérique, ont mis bien longtemps pour franchir l'océan. La distance réelle d'un point à un autre étant, on l'a dit souvent, le temps qu'il faut pour la parcourir, les Français à l'entraînement sous le soleil du Texas ou de l'Alabama ont l'impression d'être loin, très loin, de chez eux.

Il n'en est rien: nous avons passé 15 jours à observer, comme une notice nous l'avait recommandé, la mer "toujours changeante"—15 jours à goûter les distractions et le confort du bon Liberty ship qui nous portait. . . . Mais 15 jours, c'est le temps qui était nécessaire pour aller du Havre à New York, voici un siècle, alors que la navigation à vapeur commençait à peine. Rappelons qu'à la veille de cette guerre, Normandie enlevait le trajet en trois jours et demi et que les Clippers, aujourd'hui, ne demandent que 20 heures pour atteindre l'Angleterre. Quel que soit le coin de France qu'il habite, chacun de nous, en B-29, ne mettrait pas une journée pour retrouver son clocher.

Il m'a fallu moins d'une heure pour aller de Norfolk au National Airport de Washington, et moins de deux pour voler de New-York à Montréal. Le C-46 de la P.C.A. ramène les voyageurs de Detroit à la capitale en deux heures trois quart. Le tout, naturellement, sans plus de formalité que pour aller de Paris à Bécon-les-Bruyères. Et je pense que nos camarades de Monroe ou ceux qui ont la chance d'aller quelquefois en "cross-country" pourraient nous donner bien d'autres performances.

Ne parlons pas des autos, des trains, des ferries, du métro de New-York, du téléphone ou de la radio. . . . Mais voici un autre exemple: je n'ai eu aucune impression de gigantisme au sommet de l'Empire State Building; c'est sans doute que l'ascenseur n'a mis que 20 secondes environ pour m'élever sans effort de 90 étages. Mon septième, au Quartier Latin, me semblait bien plus haut!

Par la rapidité de ses moyens de transport et de communication, l'Amérique nous montre comment l'étendue, dans tous les plans, est peu à peu vaincue. L'expression de M. André Siegfried me revient en mémoire: les distances étant

abrégées, le monde se rétrécit chaque jour, "comme une peau de chagrin."

Le leçon première que j'en déduirai, ce sera que tels pays, comme le Canada ou les Etats-Unis, dont nous avons l'impression qu'ils étaient immenses, presque monstrueux, deviennent simplement, selon les conditions actuelles de la vitesse, de grands pays, nullement marqués de disproportion et, pour ainsi dire, de taille normale. Un demi million de kilomètres carrés, ce n'est plus la norme de l'époque: il en faut désormais plusieurs pour être à l'échelle de notre âge.

Notre pays qui s'étend du Rhin au Congo et qui, avec ses possessions d'outremer, couvre 12 millions de kilomètres, peut considérer sans crainte cette nécessité nouvelle des grandes Nations. "Qu'est-ce que c'est que cette politique à la Jules Verne?" disait en 1878 notre ministre Waddington. Waddington, pas plus que Bismarck, n'avait su s'adapter aux dimensions nouvelles du siècle qui s'ouvrait. C'étaient les de Lesseps, les Garnier, les Ferry, les Brazza, qui avaient raison.

Mais à quoi bon, dites-vous, un Sahara? Et qui vous prouve que le Sahara sera encore demain

... de Voyage

ce qu'il est aujourd'hui?

Que l'énergie solaire par exemple, devienne pratiquement utilisable et la carte industrielle de notre planète se trouvera bouleversée. En survolant les plaines du St. Laurent et du Mississippi, je me suis souvenu des "quelques arpents de neige," de Voltaire et du "Meschacebé sauvage" de Chateaubriand!!! Certes, notre pays est grand, surtout pas sa pensée, mais c'est aussi grâce à son étendue qu'il sera à sa place dans le monde nouveau qui se crée.

C'est à dessein, mes camarades, que j'ai laissé courir ma pensée dans cette direction. Ma conclusion s'adressera à ceux qui, encore à l'entraînement alors que la guerre est achevée en Europe, regrettent amèrement de n'avoir pu prendre part au combat. Ne regrettez pas vos sacrifices, votre effort, votre peine. Votre tâche d'Aviateur sera essentielle dans le grand état moderne que sera demain notre France.

Lt. Jacques Habert

SURPRISES

Nous publions ci-dessous un chapitre extrait du livre "Je suis un élève-pilote en Amérique" à paraître prochainement en librairie, à New York. Cet ouvrage, écrit par le Sgt. Charles Mayaud sous le pseudonyme de Carl-Jean Bataille, est une autobiographie d'élève-pilote pleine d'enthousiasme et de foi, de finesse d'observation et de jeunesse. On éprouve à parcourir ces pages de souvenirs et d'impressions personnelles autant de plaisir que l'auteur a eu à les écrire.

Ces épisodes de la vie des "cadets" de l'Air pris sur le vif constituent un document que nos aviateurs, leurs parents, leurs amis et tous ceux qui s'intéressent aux Ailes françaises tiendront à se procurer. **JE SUIS UN ELEVE PILOTE EN AMERIQUE** est un livre à lire.

Je suis allé demander l'autorisation de partir en vol solo. L'officier de jour m'a donné ma feuille de départ, avec un numéro d'avion, le 518. J'ai été prendre un parachute. Je suis monté dans mon "taxi," j'ai serré ma ceinture de sécurité, et mis mon moteur en marche. La tour de contrôle m'a permis de quitter la ligne de parquage. J'arrive maintenant en bout de piste. Deux avions sont déjà là, ils se préparent à décoller. Je me place entre eux en attendant qu'ils me cèdent la place.

Tout d'un coup, un ouragan me soulève, de petits grains de sable viennent frapper mes vitres, avec un crépitemment de pluie. Je suis dans un nuage de poussière, je me sens soulevé de terre. Je vois le nez de mon appareil qui descend, et je devine sa queue qui monte. Je suis en train de basculer. Je lâche mes freins, j'appuie sur le manche qui est bien contre mon ventre, je mets précipitamment un peu de moteur. Mon avion avance, mais mon hélice touche tout de même légèrement le sol, et crisse sur le goudron. Tout doucement mon moteur se relève. L'ouragan est passé.

En me penchant, j'aperçois l'avion d'un camarade qui s'aligne avec le T et part. C'est lui qui, en vérifiant ses magnétos, a déclanché cette tempête, et a failli me mettre en pylône. La position du T veut, aujourd'hui, que nous nous trouvions dos à dos pour faire le point fixe.

J'ai bien envie de décoller, mais, sur l'herbe, l'ombre de mon hélice d'une largeur inaccoutumée, me recommande la prudence. Je ne sais pas ce que je dois faire. Je me décide tout

de même à ramener mon "taxi" à la ligne de parquage. J'appelle la tour, et je la prévient que je ne peux pas décoller à cause d'un accident de machine.

Comme mon hélice, ne trace plus un cercle dans l'espace, mais un cylindre, cela a tout de suite attiré l'attention du chef des vols, et dès que je coupe le moteur, il saute sur mon aile, et me demande radieux, ce qui m'est arrivé. Il semble tout à fait réjoui de ma mésaventure. Pour lui, il faut avoir eu quelques accidents avant de pouvoir se dire un bon pilote. Il prétend que c'est là où l'on voit les véritables réflexes. Je descends avec lui, et je commence à lui raconter mon histoire. Quand j'ai fini, il me prie de m'installer à une table et, après m'avoir recommandé de bien mettre tous les détails (nom du pilote qui faisait son point fixe, numéro de mon avion, etc. . . etc. . .), il me laisse seul à mon travail.

* * *

Je viens d'apporter mon rapport au chef de vol. Il me dit qu'il faut que je passe maintenant une visite médi-

reprenre mon entraînement.

De retour à notre salle, le lieutenant m'annonce que le Commandant d'Armes de la base m'attend, et que je dois aller le voir tout de suite.

"Qu'est-ce qu'il me veut?"

"C'est lui qui doit prendre une décision."

"Une décision . . . à mon sujet?"

"Oui, c'est pour savoir ce que l'on doit faire de vous, mais ne vous tracassez pas, c'est la routine habituelle, et cela n'a pas toujours une suite fâcheuse."

Je commence à trouver que ma petite aventure fait beaucoup trop de bruit et prend des proportions bien inquiétantes. Je n'avais pas prévu tout cela. Après tout je n'ai fait que tordre un petit bout d'hélice, même pas dix centimètres, mais j'ai évité de me mettre sur le nez.

C'est avec beaucoup d'appréhension que je me dirige vers les bureaux du commandant.

Après avoir attendu plus d'une heure dans un corridor, je suis enfin introduit dans une petite pièce où se trouvent trois officiers assis à trois bureaux différents. Ils écrivent tous les trois. Je referme la porte tout doucement, puis j'attends au garde-à-vous.



cale, avant de pouvoir reprendre le vol.

"Mais, mon lieutenant, ce n'est qu'un accident de machine. Je n'ai rien, même pas une égratignure."

"Oui, je sais, mais c'est le règlement. Allez-y vite, et je vous ferai passer un check, tout de suite après."

"Un check? mon Lieutenant?"

"Oh, c'est une simple formalité, mais sans cela, vous ne pourriez plus voler en solo."

Je vais donc raconter mon histoire à un docteur de l'infirmerie. C'est un Commandant, et il s'attache aux détails techniques de mon accident qu'il discute avec moi, puis sans même me demander si j'ai quelque chose, il me donne un papier m'autorisant à

Comme personne ne semble prêter la moindre attention à moi, je m'approche de l'officier qui est le plus près de moi:

"Pardon, mon commandant."

"Heum," fait le commandant.

Je sens que cela va très mal, et je n'insiste pas. Je m'éloigne un peu, puis après quelques minutes, je m'adresse au deuxième officier:

"Pardon, mon commandant."

"Heum heum," fait le deuxième commandant.

Je sens que cela va de plus en plus mal, et je n'insiste pas là non plus. Je me retire jusqu'au fond, contre le mur, d'icidé à passer là le reste de la journée.

Une minute . . . deux minutes . . .

trois minutes... je ne sais combien de minutes... Le troisième officier lève enfin la tête, me regarde, comme seul un officier peut regarder quelqu'un, avec un je ne sais quoi dans les yeux qui me donne l'impression de rapetisser jusqu'à ne plus être qu'un simple numéro, puis il me dit:

"Ah, je vois ce que c'est, vous êtes le cadet Bataille, vous venez d'avoir un accident, n'est-ce pas?"

"Oui, mon commandant."

"Vous savez à combien nous revient votre petite expérience? Hein? Non, évidemment. Une hélice coûte 900 dollars. Vous voyez à combien peut revenir l'entraînement des élèves pilotes, si chacun s'amuse à abîmer son hélice."

"Mais mon..."

"Taisez-vous. Et puis, je sais très bien ce que vous allez me dire, que ce n'est pas votre faute... n'est-ce pas? Ce n'est jamais la faute d'un pilote. C'est peut-être trop vous demander que de faire attention. On pilote avec sa tête, et vous n'avez pas de tête. Voulez-vous me dire ce que je dois faire de vous maintenant? Hein? Vous avez déjà coûté beaucoup d'argent à votre gouvernement, et voilà où vous en êtes!"

"Mon commandant, je vous ferai remarquer que j'ai eu le réflexe de lâcher mes freins, et de mettre des gaz, sans cela, je me serais mis en pylône."

"Oui, mais il fallait commencer par ne pas vous mettre dans une position aussi critique, enfin je tiendrai compte de vos bons réflexes. Maintenant,

rompez. Je ferai savoir ma décision à votre chef d'escadrille."

Je me retire tout penaud. J'ai bien l'impression que la colère du commandant fait partie du règlement, mais je suis quand même inquiet.

*
* *

A peine arrivé à notre salle d'attente, l'officier chef de vol me fait signe, et me dit qu'il va me faire passer mon "check," puis sans m'attendre, il se dirige vers son avion.

Je cours prendre mon parachute; je me fais marquer partant en vol double, je cours à l'avion, je mets ma ceinture, le moteur en marche, je change le pas de l'hélice, je débloque mes freins, je mets mes flettners à zéro et je demande à mon moniteur assis à la place arrière s'il est prêt. Il me fait un signe affirmatif de la tête. J'arrive en bout de la piste, j'abaisse mes volets, et je pars.

Je suis un peu nerveux, après toutes ces émotions. Je fais mes deux virages réglementaires pour sortir du trafic, puis j'attends les ordres.

"Où dois-je aller, mon lieutenant?"

"Où vous voudrez. Montez jusqu'à 3000 pieds, faites quelques chandelles, quand vous serez à 5000 pieds vous descendrez en vrille, et vous pourrez rentrer."

Faites attention à vos wings. Comment dites-vous "wings" en français? Je n'arrive jamais à le retenir."

"Des ailes, mon lieutenant."

"Bien, tenez vos wings à niveau, attention, ne levez pas trop le nez. Attention maintenant à votre wing

droite. Comment dites-vous déjà "wings" en français?"

"Des ailes mon lieutenant."

"Bien, surveillez votre wing droite."

J'ai fait mes chandelles régulièrement. J'ai gagné près de 500 pieds chaque fois, c'est bien. J'aime beaucoup faire des chandelles, car, c'est la seule figure où j'ai tout à fait la sensation de m'appuyer sur l'air, de prendre l'air comme point d'appui pour m'élever, un peu comme une auto colle contre une route dans un tournant relevé.

Je suis maintenant à 5000 pieds. Je me mets en perte de vitesse, et amorce ma vrille à droite. L'avion tombe en glissant sur son aile, la terre commence à tourner, je compte soigneusement mes tours, à l'aide d'une route que je vois passer sous mes yeux deux fois par tour. J'arrête la vrille, je pique, je redresse et je me remets en ligne de vol avec un peu de moteur.

*
* *

Je suis rentré sans incident, j'ai rempli ma feuille de vol, et prévenu la tour. Comme j'interroge du regard le chef de vol, il me répond:

"C'est bien, vous conduisez bien, vous êtes souple et sûr, mais faites attention à la position de vos wings. Comment dites-vous "wings" en français?"

"Des ailes, mon lieutenant."

"Bon. Surveillez la position de vos wings, et tout ira bien."

Sergent Charles MAYAUD

Temoignages F. F. I.

LE MASSACRE DU BY

Je m'étais tout d'abord refusé à faire de la littérature sur un tel sujet. Mais l'on m'a expliqué qu'il fallait, en Amérique, montrer ce qu'ont été les F.F.I., et les procédés allemands, à ceux qui n'ont pu les voir que de loin. Le récit qu'on va lire est un fait d'histoire. Il repose, en particulier, sur le témoignage de M. Lucien S..., élève de l'Ecole Coloniale, qui se trouvait dans le groupe des six premiers fusillés, et qui a miraculeusement survécu. Je l'écris en pensant à toute la Jeunesse de chez nous qui aurait tant voulu être mieux au combat.

Lt. J. Habert

9 juin 1944! Depuis trois jours déjà, les Alliés combattent sur notre sol normand. La France, la France

blessée, outragée, piétinée, ligotée, la France veut les aider.

Quel est ce désir de campagne et d'air pur qui tout à coup a saisi les étudiants parisiens? Depuis ce matin du 6 où les Français ont su que l'aube qui naissait était celle du jour si longtemps attendu, sur toutes les routes les jeunes gens sont partis. Au vieux pont d'Orléans, deux sous-officiers de Feldgendarmérie, l'oeil soupçonneux, la mitraillette au côté, arrêtaient les cyclistes aux visages bronzés et aux mollets solides. Les papiers sont en règle; rien dans les sacs ni dans les sacoches. Et sur un ordre bref d'un Allemand, les petits groupes repartent, en chantonnant quelque vieil air de route... La plupart vont en

Auvergne, ou dans le Cantal; quelques uns en Vendée; d'autres enfin s'en vont beaucoup moins loin: quoique peu profondes, les forêts de Sologne offrent aux campeurs des sites très tranquilles; et de plus, elles ont l'avantage d'être à proximité d'un grand fleuve, sur les bords duquel il sera sans doute agréable de passer l'été.

C'est en Sologne que Claude S..., 20 ans, sous-lieutenant Martel dans les F.F.I., avait reçu ordre d'amener sa section.

En ce soir du vendredi 9, une quinzaine d'étudiants — polytechniciens, "centraux," élèves de l'Ecole Coloniale ou des grandes classes du lycée Buffon — vont et viennent dans la cour de la

ferme du By, dont les bâtiments se dressent en carré au bout d'une belle allée de châtaigniers, dans un cadre de grands bois. Martel est arrivé la veille au village de La Ferté, qui allonge ses maisons propres et ses platanes bien taillés sur la grand'route d'Orléans à Vierzon. Il n'a avec lui que la moitié de sa trentaine, l'autre moitié dirigée par son camarade C., doit rejoindre le lendemain matin à 7 heures; de là, ils seront conduits au P.C. du Maquis de Sologne. Aucune arme au By: les parachutages n'ont



pas encore eu lieu et la ferme n'est qu'un centre de rassemblement.

Après le dîner, préparé joyeusement sur des foyers creusés près du mur de la grange, nos garçons, rassemblés sous la fenêtre de la cuisine, ont écouté l'émission de 9 heures de la radio de Londres. Puis, la grand-mère G., de son fauteuil, a parlé du jour de 1870 où, toute enfant, elle a vu les soldats mal vêtus du Général D'Aurelles chasser les Prussiens d'Orléans. L., lui promet qu'elle verra bientôt les gars du maquis en faire autant, mais cette fois pour toujours; les yeux brillent à cette idée... "Mon Dieu, faites que nous fassions quelque chose de bien." On discute du nom à donner à la section. Jusqu'à présent on l'a appelée "Corps Franc LIBERTE." Liberté! Bien sûr, c'est pour elle qu'on veut se battre; mais tous les alliés luttent pour la liberté, c'est peut-être un peu trop "général"? Martel conclut en disant qu'on verra bien quels noms ont été choisis par les autres Corps-Francs du Maquis, et qu'on décidera à ce moment-là.

Comme certains ont encore faim—ces garçons sont insatiables!—Madame T., la dame veuve, propriétaire de la ferme, leur prépare quelques oeufs sur le plat. Puis, le service de garde est établi: C. et K., G. et L., F. et L., T. et P.: ils veilleront deux heures à tour de rôle; garde toute théorique: les mains dans les poches;

mais l'on est heureux d'avoir déjà une tâche de soldat.

Le réveil est fixé à 6 heures. Pour dormir, chacun s'est fait une place dans le foin de la grange. La soirée est belle, quoique le ciel soit couvert. Quelques garçons s'assoient autour du feu qu'ils raniment, et à mi-voix, pour ne pas déranger leurs hôtes, ils chantent ces airs très doux d'espérance et de paix que sont les chants de veillée scouts. A minuit, lorsque l'orage qui menaçait a éclaté et que la pluie commence à tomber, le camp tout entier est endormi.

Cinq heures du matin. Une camionnette, avec les phares camouflés réglementaires des voitures françaises, roule sur la route de la Ferté. Soudain, un coup de frein brutal; un projecteur s'allume et balaie l'allée de la ferme; de lourdes silhouettes sautent de la voiture et s'élancent. P. et T., en pleine lumière, se sont dressés, surpris. P. reste hébété. T., de toutes ses forces, se met à courir vers la ferme. "Halte, ou on tire!" crie une voix en français. T. se jette vers les châtaigniers, butte dans une racine, roule à terre.



Les Allemands sont sur lui; ils le fouillent, étonnés de ne lui trouver aucune arme, le relèvent à coups de bottes, et le ramènent les mains levées. Trois autres voitures sont arrivées sans bruit; leurs occupants se déploient vers la maison; l'officier qui les commande marche avec quelques hommes dans le chemin, tandis que les deux autres groupes s'avancent, à droite et à gauche, à travers champs.

A la ferme, tout dort. Seule, la grand-mère a entendu la voix dans la nuit. Elle a éveillé sa fille, qui se lève à la hâte, et passe son manteau. Elle sort de sa cuisine lorsque les

premiers Allemands débouchent dans la cour. "Hande auf!" Une mitrailleuse est contre sa poitrine.

Dans la grange, une voix hurle: "Alerte, les gars!" Trop tard. Des ordres secs, les faisceaux des lampes électriques. Quelques soldats entrent dans la maison, les autres se dirigent vers la grange, dont la porte est brusquement ouverte. "Heraus, heraus, Hande auf!" A coups de pieds, à coups de crosses, les nazis font lever les jeunes gens mal éveillés et les jettent dehors. D'autres les reçoivent, les poussent du canon de leurs fusils, et les alignent, bras levés, dos tournés, devant le mur de l'écurie.

Les Allemands qui encerclaient la ferme arrivent dans la cour et se répandent partout. Tout est fouillé, retourné, pendant plus de vingt minutes. La fermière et sa vieille mère sont debout d'un côté de la cour; de l'autre côté, les seize garçons regardent le mur, les mains sur la tête, tous pieds nus—sauf P. et T. ramenés avec leurs camarades—quelques-uns en pyjamas, quelques-uns torse nu.

D'une voix rauque, le chef ennemi interroge les deux femmes. C'est un officier de la S.S. Polizei, bien sanglé

dans son uniforme, de haute taille, portant lunettes. La fermière explique que ces jeunes gens sont arrivés hier, fatigués, et lui ont demandé l'hospitalité; certes, ce ne sont pas des "terroristes!" Non, elle ne leur a vu aucune arme. "Ils sont bien gentils," dit la grand-mère.

On apporte la seule "pièce à conviction" qu'on ait découverte: un casque français de 1918, trouvé au fond d'un paquetage—le casque d'un père, emporté pour de nouveaux combats—Le nazi s'emporte, fait retourner les prisonniers: "Où sont les armes?" "Qui est le chef?" "Où

est le camp des terroristes?" Pas de réponse. La pluie a recommencé. Les Allemands se concertent dans la salle commune; une carte d'Etat-Major trouvée là retient toute leur attention. Entre-temps, deux des voitures ont été amenées dans la cour, et les deux autres dissimulées dans un chemin creux. Une souricière est formée autour de la ferme. Nos garçons, qui restent les bras en l'air et nus sous la pluie, sont tenus en respect par quelques hommes abrités sous le porche de l'étable.

Vers 6 heures, l'officier sort, le visage crispé, et fait annoncer par l'un des deux policiers de la Gestapo que si le chef ne se désigne pas, "cinq, pris au hasard, vont être immédiatement fusillés." Claude S. sort des rangs, baisse les bras et dit très calme: "C'est moi le chef." Le nazi ricane: "Ah, ah, d'Ernemont sans doute?" Martel déclare qu'il ne connaît pas ce nom; il affirme sur l'honneur que ni lui, ni ses camarades n'ont jamais participé à aucun attentat, ni même détenu aucune arme. On l'entraîne dans la maison pour l'interroger. Il en ressort cinq minutes après, car il a obtenu qu'on fasse d'abord baisser les bras de ses camarades, et qu'il aille, escorté d'un soldat, leur chercher quelques vêtements; P. est autorisé à l'aider; comme il s'est accroupi dans la boue, parmi les effets éparpillés, un Allemand qui passe, caresse sa chevelure "albinos" et dit en souriant: "Beaux cheveux!"

Martel est emmené à nouveau; on le conduit dans la chambre du premier étage. L'interrogatoire durera près d'une heure. Pendant ce temps, les soldats marchaient avec la fermière pour obtenir du beurre et du ravi-taillement.

Vers sept heures, tout à coup, des commandements et des cris retentissent vers la route: le détachement commandé par René C. vient de tomber dans le piège. Soudain, quelques rafales et deux ou trois coups de fusil. Le petit G. qui tentait de s'enfuir a été abattu; l'Allemand qui a été l'achever l'a rendu méconnaissable par une longue rafale de mitraillette en plein visage. Ses treize camarades sont amenés dans la cour, attachés deux à deux par des menottes. Ils retrouvent leurs camarades, atterrés de les voir pris eux aussi, et qui grelottent de froid dans l'aurore blafarde.

L'officier sort alors de la salle de ferme, l'air furieux, et, s'adressant aux nouveaux arrivés: "Ah, c'est bien d'être terroristes, hein!" C'est beau de devenir des bandits! . . . Et

bien, voilà ce que vous gagnez . . ." Puis, il dit quelques phrases à ses hommes, dans lesquelles le mot "terroristes" revient souvent. Des ordres sont donnés; on brûle toutes les affaires des jeunes gens, sauf celles que les soldats ont trouvées à leur goût —notamment le tabac—. Les portefeuilles et papiers d'identité sont rassemblés pêle-mêle dans une couverture qu'on plie et qu'on emporte.

A ce moment, un Allemand amène M. M., le vieux garde-chasse de la Bohardière, qui vient d'être arrêté. M. M. a un fils—Maurice—qui est toute sa joie et dont il est bien fier. Mais aujourd'hui, ce fils a 19 ans; il veut, comme ses camarades, faire quelque chose pour son pays; avec un ami fertésien, il s'est joint au groupe qui devait se trouver à 7 heures à la ferme du By; son père venait lui dire au revoir. Naturellement, M. M. explique à l'ennemi qu'il faisait tout simplement sa battue matinale. L'officier lève les épaules, impatienté. Le vieux garde-chasse, les bras croisés sur sa casquette, appuie son front contre le mur de la cuisine; il ne sait pas si son fils est parmi les prisonniers.

Eux sont de l'autre côté de la cour. Ils s'interrogent du regard et se demandent quel va être leur sort . . . Hélas! Ils ne vont pas tarder à l'apprendre. Le groupe des 16, soigneusement encadré, est emmené en colonne sur le chemin de plaine qui part du fond de la ferme, suit un champ cultivé, puis pénètre sous bois. Les oiseaux s'égosillent pour saluer les premiers rayons du soleil levant; tout est frais; le jour promet d'être beau. Précédant la colonne silencieuse—il est interdit d'échanger une parole—le chef nazi marche derrière deux soldats qui vont en éclaireurs, le fusil à la main. On arrive à une clairière, la colonne est arrêtée. Les hommes de la Gestapo examinent le terrain: le fossé qui longe le chemin est ici bordé d'un talus plus élevé; la clairière permettra aux exécuteurs de prendre un peu de recul: emplacement favorable.

Sur un ordre, quatre Allemands s'avancent; un autre porte des char-



geurs de mitraillette. Les jeunes Français ont compris: ils sauront mourir. Sans une plainte, sans un cri. L'officier fait signe aux quatre premiers, qui sautent le fossé et s'alignent au talus; comme il y a encore de la place, il fait avancer les deux suivants. Il leur ordonne de tourner le dos et, à la même seconde, il hurle "Feuer!" les mitraillettes crépitent; l'une après l'autre, les six victimes tournoient et s'effondrent, la face contre terre. Un Allemand se détache, retourne les corps du pied et, ayant mis son arme au coup-par-coup, tire deux fois dans chaque visage. Le second groupe s'est déjà avancé; les deux frères L.—21 et 18 ans—sont côte à côte. La fusillade reprend. . . . Plus que quatre; le plus jeune s'adresse au gradé, et d'une voix qui s'étrangle: "Est-ce que vous préviendrez maman?" C'est le seul des condamnés qui ait parlé; ils s'avancent; mais les cadavres entassés de leurs camarades les empêchent de passer le fossé; on les laisse sur le chemin et, à bout portant, ils sont exécutés. L'un d'eux est presque décapité par la rafale.

Le travail est fini, la troupe s'en retourne. Dans le tas des suppliciés, un malheureux se d'bat encore. . . . Mais à une centaine de mètres de là, une nouvelle fusillade fait soudain retentir le bois de ses échos: les treize autres de ces "terroristes" de 17 à 22 ans, sont abattus tous ensemble; on retrouvera parmi eux, Maurice M., les doigts crispés sur son chapelet. En repassant à la ferme, les Allemands intimant l'ordre aux fermières et au garde-chasse de ne prévenir personne de ce qui vient de se passer, et de ne pas s'occuper des fusillés. Ils se chargeaient d'avertir les autorités et de faire inhumer les morts.

En effet, vers 10 heures du matin —le samedi 10 juin—Monsieur M., maire de la Ferté, reçut une communication téléphonique de la Kommandantur d'Orléans. On avait "le plaisir" de lui annoncer que la région avait été débarrassée d'une "bande de canailles," et que les corps se trouvaient à la ferme du By; ceux-ci devraient être inhumés le dimanche 11 juin, avant la levée du jour, et enterrés dans une fosse commune, sans aucune assistance, sans la moindre cérémonie.

Mais le curé de la Ferté était déjà au By, ainsi qu'un docteur du pays. Le maire y arrivait peu après, avec quelques personnalités. Toutes les mesures étaient prises pour permettre l'identification ultérieure des victimes. Et malgré la volonté de l'occupant, il était décidé de leur donner une sépul-

(Suite p. 18)

En sol allemand, le général de Gaulle salue le drapeau d'un régiment de tirailleurs marocains



LE GENERAL DE GAULLE

en Allemagne
avec les troupes françaises



LES F. F. I. . . .



sur la place de Ipire (Allemagne)
le 31^{er} chasseurs à pied
défile devant le général de Gaulle

. . . ont tenu le front
de l'Atlantique

Photos du Service Cinématographique de l'Armée

ALTITUDE 7800

A l'Aspirant Roland VEILLARD

"Décidément, il doit être tard," pensa le pilote en regardant sa montre. Une heure quarante-cinq du matin. Il ne fut même pas surpris de pouvoir ainsi en pleine nuit lire le cadran de sa montre. C'est que la lune brillait merveilleusement, toute ronde et pourtant discrète, comme gênée par ces milliers d'étoiles. Tout autour de lui, la vie palpitait: la nuit d'abord, toute tremblante, profonde comme une mer sans rivage, muette comme une église sans murs, fine comme un voile léger. Et puis, l'avion chantant sourdement un air d'une justesse pleine de lourde sécurité, Roland, sous sa main couronnant les manettes, sentait le dur métal vibrer sans secousses, uniformément et comme sagement. Son coude posé sur le rebord de la fenêtre perçut lui aussi la vie entière de l'avion sous le délicat chatouillement, discret comme un froissement de feuilles sèches.

"Se peut-il," pensa Roland "que tout cela vive sans âme? Se peut-il que mon âme à moi soit l'âme de toute cette vie? Se peut-il que je sois capable de me dédoubler, de donner une partie de moi-même à cette matière qui vit mieux que moi?" Il sentit en lui cette fierté toujours un peu puérile qui anime ceux qui doivent se partager, donner un sens à une vie. Et il se sentit alors très près de cet assemblage de métal qui ne pouvait vivre que par lui.

"Au fond, ce n'est qu'un instrument qui réalise ma pensée. Par lui, j'agis et si j'agis c'est parce que je pense. Je pense, donc il est." Et il rit tout haut parce qu'il n'avait jamais encore envisagé qu'il put faire vivre quelque chose.

Le radio s'approcha dans la pénombre, attiré par ce rire imprévu et s'enquit: "Something wrong?" "Non," répondit Roland, "tout va bien... sauf moi. Mais ne cherchez pas à comprendre." Et à l'effort de voix qu'il dut produire pour que l'autre l'entendit, Roland apprécia le bruit. Pourtant, il avait bien la sensation de sortir du silence. C'était idiot, sans doute, mais il avait eu exactement une impression de "bruit silencieux."

"C'est l'uniformité qui tue la sensation," pensa-t-il encore, "on s'habitue à tout... même au vol de nuit sur B.26."

Le co-pilote bougea alors, scruta les instruments en approchant la tête, comme un myope. "Il est ridicule," décida Roland, "tous les myopes sont ridicules." Mais par habitude, il dit: "Ca va?" Le co-pilote grogna, déplaça légèrement la manette des volets de capot puis reprit son immobilité, tout droit sur son siège, le regard fixé sur le trou sans fin de la nuit profonde.

"Et lui qui paraît mort, figé comme une statue sans Pygmalion, il pense quand même. Il est impossible qu'il ait cessé de penser. Et tous, derrière, le radio, le navigateur, le bombardier,

le mitrailleur, tous pensent. Ils pensent pour l'avion." Comme pour lui apporter une preuve, dans l'interphone, la voix nasillarde du radio chanta: "Radio à pilote. Vais émettre notre position. Over." Et le navigateur reprit: "Position 10 miles SSE de R... Vitesse sol 257 mph. ETA: 4h25 over." "O.K." répondit Roland, "Roger and out et tout le bazar!" Il lâcha le bouton de l'interphone et continua pour lui seul: "Au fond, je m'en fiche de notre position. Ce que je voulais savoir c'est s'ils pensent. Peut-être même l'a-t-il rêvée notre position. Mais je m'en fiche du moment qu'ils pensent. Il faut que chacun pense ou bien nous sommes fichus. Et mon rôle à moi, c'est non pas de penser pour eux mais de penser par dessus eux. Comment se fait-il que le moteur droit ne soit qu'à 1.975 tours? Ce doit être le frein de la manette qui a glissé." Il rajusta les RPM. Cela "réveilla" le co-pilote qui tourna la tête, sembla ne rien voir, bâilla et se mit à siffler une romance à la mode. Roland régla de nouveau les flettner, vérifia la température d'huile et revint comme fatalement à son immobilité. Le co-pilote s'était tu. Roland rêvait-il? Pensait-il vraiment? Sa conscience travaillait-elle? Ou était-ce simplement son subconscient qui laissait remonter à la surface de son être des couches profondes et si secrètes que lui-même les ignorait? Sans doute était-ce cet isolement total qui faisait bouillonner dans son moi profond un flot de pensées incontrôlées. Isolé dans ce noir, isolé dans cette vie sans attaches avec le monde d'en bas, éperdument isolé, Roland ne pensait plus comme un homme-de-la-terre mais comme un homme. Sans attaches avec la vie, sa pensée se mouvait, se tordait, se repliait sur elle-même, lançait ses antennes merveilleusement sensibles tout au fond de son obscurité, se déployait en idées qu'elle écrasait par une logique débarrassée de toute contingence.

"Pourquoi suis-je ici? Pourquoi avec deux doigts puis-je à mon gré diriger 30.000 livres de métal? Pourquoi suis-je au fond maître de cette nuit puisque grâce à l'instrument qui sert ma volonté, je puis la vaincre? Qui a été raconter que la machine a vaincu l'homme? Celui-là ne connaissait pas l'affreuse et enivrante impression d'abandon du vol de nuit. Si une machine vit par moi, c'est que j'en suis le... le dieu... parfaitement le dieu. Il y a toute une échelle de dieux. Seul le dernier Dieu compte parce que tout lui obéit. Mais moi, j'ai une puissance de dieu partiel pour l'instant puisqu'une vie—celle de mon avion—vit en moi. Bien sûr, si j'avais des bombes à bord et si j'allais détruire ce que d'autres hommes ont construit de leurs mains, peut-être alors serais-je victime de ma machine..."

Cette pensée le quitta un instant parce qu'au

loin une série de hauts fourneaux de B... crevaient la nuit comme un furieux incendie, et que ces lueurs évoquaient les flammes et les fumées dévorant l'usine écrasée par les bombes. Il arriva même à évoquer cette joie de détruire qu'il ressentait—il en était sûr—le jour où il irait au combat.

"Et pourtant," continua-t-il, "Ce n'est pas vrai, je ne serai pas victime de ma machine: elle ne peut se passer de moi. Peut-être les hommes sont-ils victimes des machines qu'ils ont créées, peut-être sont-ils victimes des métiers à tisser qui tissent trop vite, des fours qui font trop d'acier, de tout ce qui fait trop de tout et trop vite, mais moi, dans ma main gauche, j'ai tous les membres de mon avion, il ne bouge que quand je le veux, et dans ma main droite, j'ai son cœur à qui je donne le rythme que j'ai choisi. Si les hommes n'ont pas su penser pour les machines qu'ils ont lancées, s'ils se sont laissés dépasser par leurs machines, c'est parce qu'ils n'ont pas compris la relation étroite qui existait entre la vie de ces machines et leur vie à eux. C'est parce qu'ils n'ont pas compris que la seule machine qui ne sera jamais construite, jamais, c'est la "machine à penser." Moi, je pense pour mon avion, je veux pour lui, je juge pour lui, je décide pour lui. L'homme, s'il veut jouer son rôle d'homme, doit toujours être une cause. Moi, je suis la cause

de mon avion. Ici, à 8.000 pieds, dans cette boîte avec mes cinq équipiers, nous ne sommes qu'une vie. Il n'y a qu'une cause: nous. Il n'y a qu'un effet, un vol dans la nuit. Quand je décolle, je crée une chose nouvelle en me séparant du reste des choses. Mes mains créent une unité vivante qui vit sous la direction de ma pensée. Tous, ils pensent comme moi, derrière: leur pensée est derrière la mienne et nous vivons tous ensemble, les hommes et leur chose, l'EQUIPAGE et l'avion."

Il sursauta car l'altimètre marquait 7.800 pieds alors "qu'il était supposé" en marquer 8.000. D'un souple coup de poignet, Roland leva le nez de la bête docile, vérifia le tableau de bord, donna un coup de poing sur la tête du co-pilote, qui sursauta et gémit, puis dans l'interphone il cria, joyeux: "Tous pour un, un pour tous (air connu!) ... c'est ça, l'équipage!!!"

Le mitrailleur répondit: "Don't worry, l'équipage tient le coup." Le mécanicien demanda: "Qu'est-ce qui ne va pas?" Le bombardier grinça: "Ca manque d'objectifs." Le radio chantonna: "Je vais passer la position..." Et le navigateur conclut: "Position 5 miles sud de M... Vitesse sol: 250 mph. ETA: 4h38."

Puis tout se tut. L'avion volait.

Aspirant Robert COMERCON.

Le C. P. P. N. en prose . . .

Ils étaient 150 à Casablanca, venus de tout l'Empire, venus de France. Ils étaient 150, parqués dans une sorte de caravans'rail que l'on nommait C.P.P.N.

Ils étaient 150. . . Il y avait des "Elèves Aspirants de Réserve" (E.A.R.), des Elèves Sous-Officiers Pilotes (E.S.O.P.), des Elèves Sous-Officiers Mitrailleurs (E.S.O.M.). "ILS" avaient pris de bonnes habitudes de paresse. "Ils" venaient d'Algérie, de Tunisie, du Maroc, connaissaient Madagascar ou l'A.O.F.; d'autres habitaient la France un an auparavant et avaient connu ce "Château en Espagne" . . . Miranda. "ILS" s'étaient fondus, Métropolitains et Africains, dans ce grand entrepôt: C.P.P.N.

Et puis un jour, quelques officiers arrivèrent de France. Un sous-lieutenant fut affecté aux E.A.R. deux aux E.S.O.P., un aux E.S.O.M. Des lieutenants eurent mission de les superviser et s'en allèrent en permission visiter le Maroc.

Et les sous-lieutenants, pleins de flamme, entreprirent de prendre en main les 150. . . Et il fallut faire des rassemblements en courant. . . Et il fallut "briquer" les chambres. . . Et il fallut, chaque après-midi, faire de l'instruction militaire. . . Certain sous-lieutenant était particulièrement ferré sur cette question.

Et biffant, courant, marchant, balayant, vint un jour où l'on annonça: "Dans trois jours, départ pour Oran."

Alors on les consigna. Durant trois jours, ils travaillèrent plus que de coutume, circulèrent de bureau en bureau pour finalement, le mercredi 5 novembre 1944, se

lever à 5 heures. Les sous-lieutenants, à "grands coups de gueule" les chargèrent dans les camions. Et l'on partit à la gare.

Et l'on roula deux jours et deux nuits, entassés dans des wagons à bestiaux. On roula encore une demi journée. Et l'on fut enfin à la Senia. Chacun s'extirpa comme il put de son wagon. Les E.A.R. se rassemblèrent, les E.S.O.P. se rassemblèrent, les E.S.O.M. se rassemblèrent . . . et tout ce monde partit vers la Base, par la route, encadré par les sous-lieutenants.

Les 150 "Enlisted Men" furent installés dans un grenier poussiéreux, froid l'hiver, chaud l'été, sans lumière. Ils ne purent sortir que tous les trois jours et les sous-lieutenants étaient zélés, ou les "Enlisted Men" pas assez. . . Sombre dimanche; 19 novembre . . . "ILS" restèrent 157.

Puis vint la S.M. américaine. "ILS" étaient 154 lorsque, le mercredi 22 novembre à 15 heures, il embarquèrent.

Ils embarquèrent. . . Le "THOMAS W. HYDE," à quai, leur apparaissait comme un merveilleux paradis. Bien sûr, on leur avait décrit les inconvénients du "Liberty Ship." . . . Bien sûr, on leur en avait dit l'inconfort. . . Bien sûr, on leur en avait dit la lenteur. . . Mais pour eux, quelle merveille. On embarquait. "Nous allons faire un beau voyage." . . . Finie l'horreur des corvées, des appels, des balayages, des rassemblements, des levers au petit jour. Finis les repas servis à la gamelle, les repas toujours froids, les repas mal préparés. Finie la culture physique matinale. . .

Tout commençait hélas! . . .

. . . et en vers

L'arrivée au C.P.P.N.

Ben, j'm'en vais vous la raconter
L'histoire de mon arrivée,
En cet endroit si désiré:
L'C.P.P.N. qu'on l'a nommé.
A la gare j'avais débarqué,
J'y ai longtemps poireauté
Et m'y suis bien . . . ennuyé.
Enfin on est venu m'chercher;
A la Base me voilà casé.
Sans lumière, dans un p'tit pucier,
Tout' la nuit je m'suis tortillé.
Ah! les garces, ell' m'ont bien bouffé.
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?

Le lend'main je m'suis réveillé
A six heures. Oh qu'ça claironnait
Avec des couacs. Ca m'a épaté.
Mes oreilles en sont déchirées.
Et puis c'est le p'tit déjeuner;
On appelle ça . . . du café . . .
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?

Après ça, ce que j'ai pu m'trotter
Tous les bureaux à l'enfilée:
Habillement, triage, trésorier.
Enfin j'm'en suis bien tiré.
Mais j'ai pas encore terminé.
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?

J'ai été vachement bien sapé.
Des fringues toutes neuves, qu'on m'a
donné.

C'est p't'être pas très bien ajusté,
Mais pour l'fric que ça m'a coûté
Y a vraiment pas d'quoi rouspéter.
Je suis appelé chez l'infirmier.
Comme piqûres, qu'est-ce qu'il m'a
fourré.
Je suis vraiment bien vacciné.
Bien sûr que jamais je n'claquerais
A moins que d'être escrabouillé . . .
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?

Au C.I. on m'a expédié.
Cabots, sous-offs m'ont enquiné.
J'y ai appris à bagotter.
Là encore j'ai été bouffé.
Mais pour c'qui est question d'jaffer
C'est un tringle que j'm suis fourré.

A la Base on m'a renvoyé;
J'y ai été encore re-bouffé.
Punaises, puces se sont escrimées.
Pas d'cabots ni d'sous-officiers
Mais d'jeun's Aspis pour nous . . .
guider.
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?

Malgré tout, l'C.P.P.N. a d'bons côtés.
Chaque mois on nous donne une soirée:
C'est les copains qui vont calter . . .
Une perm, chouette, on va s'ballader;
Mais il faut s'en aller à pied.
Heureusement pour s'en retourner

Nous avons les transports "Alliés."
FFA c'est tout dire, nos yeux en sont
charmés
Fermons la parenthèse, il faut être
discret.
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?

E.A.R. me v'la bazaré.
Un examen pour ça j'ai passé.
J'ai dit pourquoi, c'est c'qu'on m'a
demandé,
Napoléon avait existé,
Marat s'était suicidé,
La carte de France n'était pas carrée,
Et Boileau n's'était pas cuité.
Les Maths m'ont plus ennuyé:
4 et 4 . . . 12 c'est décidé.
Vers l'Amérique, je vais m'esbigner.
Du moins on m'l'a assuré.
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?

Il y a six mois qu'ça s'est passé
Et depuis j'ai bien poireauté.
Enfin c'coup là c'est arrivé,
Je crois bien qu'on va s'tailler
Dans nuit jours ou dans une année.
Il faut bien toujours espérer . . .
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?
Combien de temps qu'ça va-t-y durer?

Jean Sagnier

Le Massacre du By (suite et fin)

ture décente. Les menuisiers se met-
taient à la tâche et dans la nuit du
10 au 11, à 6 heures du matin de di-
manche, les 29 cercueils étaient mis
en terre au cimetière de Saint-Aubin.
Pas un seul ne portait un nom.

Lt. J. H.

P.S. Note de la Rédaction:

Il ne s'agit pas là d'un fait isolé,
toutes les régions de France ont connu

de semblables assassinats. Une ré-
cente lettre rapporte un épisode sem-
blable, dont le Mont Revard qui do-
mine Aix-les-Bains a été le théâtre:
"Quelques semaines avant la libéra-
tion une centaine de jeunes gens s'est
rendue au Revard désigné comme lieu
de rassemblement pour ceux qui voulaient
rejoindre le Maquis. Les Boches
bientôt avertis avaient organisé une
souricière. Les jeunes gens furent

cernés et 30 des leurs furent fusillés
sur le plateau. Ces malheureux gosses
n'étaient pas armés. Les autres furent
entraînés en Italie à marches forcées,
presque sans nourriture prévenus que
les familles de ceux qui s'évaderaient
seraient brûlées vives dans leurs habi-
tations. Heureusement, une fois en
Italie, la plupart purent s'échapper et
faire la route en sens inverse."

"VE-Day" à Scott Field





Languedoc—*Le Pont du*

TEXAS, Souvenirs français...

Nous avons vu, il y a déjà quelque temps, un résumé de l'histoire de la colonisation française en Louisiane. Rappelons aujourd'hui que cette expansion se poursuivait beaucoup plus à l'ouest et que le gigantesque état qu'est le Texas vit durant cinq ans, de 1685 à 1690, flotter le drapeau fleurdelisé.

Les premiers hommes blancs qui foulèrent le sol de ce qui est mainte-

En 1684, les Français entrent en jeu. René Robert Cavelier, Sieur de la Salle, quitte la France avec quatre vaisseaux et environ quatre cents hommes pour fonder une colonie à l'embouchure du Mississippi. Mais dès le début, tout s'annonce mal. Des différences s'élèvent entre de la Salle et Beaujeu, commandant de la flotte qui, en refusant d'obéir, cause la perte du principal vaisseau de ravitaillement capturé par les Espagnols.

La Salle est atteint de la fièvre jaune et, durant sa longue maladie, l'expédition achève de se désorganiser. Réduite à seulement cent quatre-vingts hommes, elle continue sa route trop à l'ouest et manque l'embouchure du Mississippi.

Après de vaines recherches nos compatriotes débarquent, fin février 1685, dans la Baie de Lavaca où La Salle, se croyant sur l'un des bras de l'estuaire du Mississippi, bâtit le Fort St.

Louis et hisse le drapeau français. Une courte exploration et une expédition beaucoup plus importante, exécutées sans succès, le détrompent rapidement. Sur ces entrefaites, deux des

de joindre le Canada pour y demander du secours.

Après de multiples péripéties, l'expédition revient sans avoir rencontré âme chrétienne. En janvier 1687, un second essai est tenté avec la moitié des survivants. En cours de route, une mutinerie éclate et La Salle est assassiné par l'un de ses hommes, probablement aux environs de la rivière Navastoa, à une centaine de kilomètres au N.W. de l'emplacement actuel de la ville de Houston. Et avec la mort du grand explorateur se termine la courte période de domination française dans cette partie de l'Amérique.

Quelques rescapés de cette expédition parvinrent pourtant au Fort St. Louis sur la rivière Illinois; les autres furent massacrés par les Indiens.

En 1690, le capitaine Alonso de Leon, accompagné du Père Massenet, parti du Mexique à la recherche de la colonie de La Salle, retrouve le Fort St. Louis de Lavaca complètement abandonné.

C'est au cours de cette expédition que furent découverts les Indiens Tejas, du groupe des Caddoans. De Tejas devait dériver "Texas." Il semble toutefois que ce mot de Tejas n'ait pas spécialement désigné une tribu, mais qu'il eût plutôt l'acception d'"amis" ou d'"alliés," d'où le sens d'"amitié" que la tradition accorde actuellement au nom de "Texas."

En cette même année, malgré la crainte des infiltrations françaises venant de Louisiane, les missions de San Francisco de los Tejas et de Santísimo Nombre de Maria, sont fondées à peu de distance l'une de l'autre sur la rivière Neches, là où se trouve approximativement Houston.

En 1691, le Texas est officiellement déclaré Possession du Royaume d'Espagne et Domingo Teran de los Rios en est nommé gouverneur.

Jusqu'en 1718, l'autorité politique se relâche.

C'est un peu avant cette époque, en 1714, que Louis Juchereau de St. Denis, cherchant à nouer des relations commerciales avec les Indiens, fait son apparition à San Juan Bautista (actuellement Eagle Pass).

(Suite p. 30)



L'expédition débarque dans la Baie de Lavaca

nant le Texas furent sans doute les membres de l'expédition d'Alonso Alvarez de Pineda qui, en 1519 explorèrent le Golfe du Mexique, de la Floride à Panuco, et donnèrent à ce pays le nom d'Amichel.

En novembre 1528, un autre Espagnol, Alvar Nunez Cabeza de Vaca débarque sur une île que l'on présume actuellement être l'île de Galveston ou une autre située entre Galveston et la Baie de Matagorda. Parti de la côte, il traverse le Sud et le Sud-Ouest du Texas et parvient en 1536 à Mexico avec seulement trois compagnons survivants.

Cette époque marque le début d'une série d'explorations espagnoles dont celles du capitaine Francisco Vasquez de Coronado en 1540-1541, de Luis Moscoso de Alvarado en 1542, d'Antonio de Espezo en 1582, qui aboutissent finalement de 1622 à 1683 à la création de florissants établissements religieux, principalement au confluent du Rio Grande et du Rio Conchos où se trouve encore la célèbre Mission de San Cristobal.



Un second essai est tenté...

vaisseaux font naufrage et le troisième regagne la France.

L'état de la petite colonie, réduite maintenant à quarante-cinq hommes, est devenu si désespéré que La Salle, accompagné d'une faible escorte, tente

GROUND SCHOOL



A
U
CINÉ

HISTOIRES sans PAROLES..
par le Sgt pilote Souciers. Craig Field

-G Samson-

TABLEAU DES VICTOIRES CERTAINES * REMPORTEES PAR L'AVIATION DE CHASSE FRANCAISE A LA DATE DU 1ER AVRIL 1945

Groupes	Campagne 39-40	Postérieures à la campagne 39-40	Total	Observations
Division "France" **	—	257	257	Créé en URSS en mars 43.
Groupe 1/5 "Champagne"	85	6	91	
Groupe 3/2 "Alsace"	35	52	87	Dissous en juillet 40. Recréé en janvier 43.
Groupe 1/3 "Corse"	51	27	78	
Groupe 2/5 "Lafayette"	48	19	67	
Groupe 2/7 "Nice"	40	29	69	
Groupe 2/4	48	0		Dissous en juillet 40. Non réarmé.
Groupe 1/4 "Navarre"	35	13	48	
Groupe 2/3 "Dauphiné"	34	6	40	
Groupe 3/6 "Roussillon"	19	21	40	
Groupe 1/8	36		36	Dissous en décembre 42. Non réarmé.
Groupe 4/2 "Ile-de-France"	—	35	35	Créé en G.B. en novembre 41.
Groupe 3/3 "Ardennes"	31	—	31	Dissous en juillet 40. Recréé en Syrie en janvier 44.
Groupe 3/1	25	—	25	Dissous en juillet 40. Non réarmé.
Groupe 2/1	25	—	25	Dissous en juillet 40. Non réarmé.
Groupe 1/1	23	—	23	Dissous décembre 42.
Groupe 1/2 "Cigognes"	21	—	21	Dissous juillet 40. Recréé en août 40. Dirigé sur la G.B. en décembre 43. (SPA 3)
Groupe 2/2 "Berry"	17	—	17	Dissous en juillet 40. Recréé en janvier 44 en G.B. (SPA 103)
Groupe 2/6 "Travail"	18	—	18	Dissous en juillet 40. Re- créé en janvier 42. Redis- sous en janvier 43. Recréé en août 44.
Groupe 3/7	16	—	16	Dissous en juillet 40. Non réarmé.
Groupe 3/10	15	—	15	Dissous en juillet 40. Non réarmé.
Groupe 1/6	14	—	14	Dissous en juillet 40. Non réarmé.
Groupe 2/9 "Auvergne"	14	—	14	Dissous en décembre 42. Recréé au Maroc octobre 44.
Groupe 3/10	13	—	13	Dissous en juillet 40. Non réarmé.
Groupe 1/7 "Provence"	—	11	11	Dissous juillet 40. Recréé septembre 43.
Groupe 2/8	10	—	10	Dissous décembre 42. Non réarmé.
Groupe 3/9	2	—	2	Dissous décembre 42. Non réarmé.
Pour mémoire: Victoires françaises dans la RAF	—	65	65	

Total des victoires remportées par nos groupes de chasse à la date du 1/4/45:

1230 avions homologués
310 avions probables
102 avions endommagés

* Non compris les appareils endommagés.

** Anciennement Régiment "Normandie."



Hawthorne Field

La nouvelle de la capitulation des armées allemandes a été accueillie dans le monde entier par des transports de joie.

D'une façon générale, aux Etats-Unis, la célébration de ce mémorable événement s'est déroulée, conformément au désir exprimé par le Président Truman, dans une atmosphère de dignité et de recueillement.

Dans la plupart des formations mili-



A Craig . . .

itaires et aéronautiques, tout défilé en armes et avec drapeaux, tout réjouissance collective avaient été interdits et la troupe consignée pendant 24 heures. Les autorités américaines ont tenu à marquer que la tâche n'était pas terminée et qu'un immense effort restait à accomplir.

Les détachements français se sont

conformés, pour la célébration du "VE-Day," aux ordres donnés par L'E.M. américain. D'une base à l'autre, le programme a donc peu varié.

Sur certains terrains, par exemple à Tyndall et Keesler Fields, le travail a continué comme d'habitude sans manifestation aucune. A Gunter, à Dodge City, à Big Spring, Lowry Field, Scott Field, il fut interrompu pendant quelques heures. Les troupes rassemblées écoutèrent prières et allocutions et retournèrent à leurs occupations. A Dodge City toutefois, avant de rompre les rangs, le Lt. Bolo fit entonner la "Marseillaise" par son détachement.

A Craig Field, la célébration prit un peu plus d'ampleur. Le personnel civil et militaire avait été invité à se réunir à 11h. au Palm Garden. Après l'exécution des hymnes nationaux américain, britannique, russe et français, après les prières et les cantiques, le Colonel Ray Clifton, Commandant la base, lut les ordres du jour et dit quelques mots au personnel. Le Capitaine A. Dupuy, Commandant d'Armes du détachement français, invité à prendre la parole, prononça une courte et vibrante allocution.

A Selfridge, l'importance du dé-

Hawthorne Field—"V for Victory"

"VE Day" dans les camps

tachement français et la présence du Colonel Breyton, Commandant les C.F.P.N.A., en tournée d'inspection, ajouta quelque éclat à la cérémonie.

Sur l'estrade pavoisée aux couleurs américaines et françaises avaient pris place le Col. Show, Commandant la base, son état-major, le chapelain et le Col. Breyton. La musique joua le "Star Spangled Banner" et la "Marseillaise," puis après la prière et les discours des autorités américaines, le Commandant des C.F.P.N.A. adressa quelques mots en français aux élèves. Le travail au sol reprit ensuite normalement.

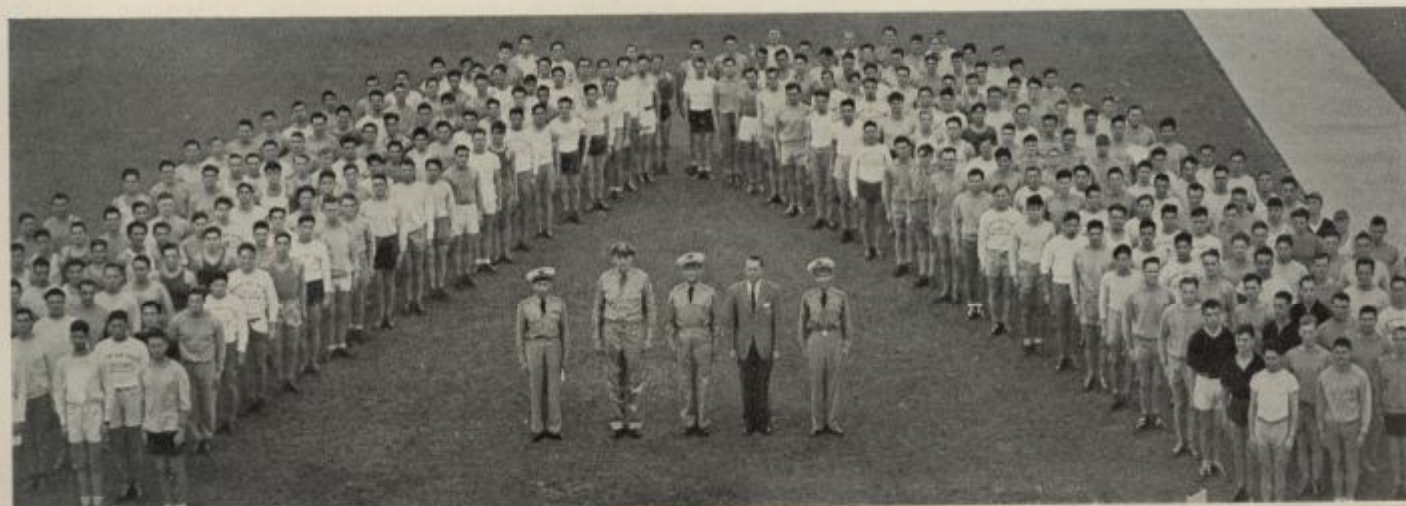
A Hawthorne Field, qui jouit d'un statut spécial, le travail s'arrêta pour la journée au moment de la diffusion par radio du message du Président Truman. Des compétitions sportives ayant été prévues pour le matin, les élèves furent rassemblés en tenue de



. . . Field

sport devant le pavillon d'administration où des allocutions furent prononcées par le Major Riley, par M. Howard et par le Capt. Constant.

A 12h. 30, une prise d'armes réunissait le personnel français et américain. Les troupes furent passées en revue par le Major Riley et un défilé qui permit de remarquer l'allure mar-



tiale et l'excellente tenue des élèves, termina la cérémonie. Ajoutons que, par une délicate attention des autorités de la base, du vin fut servi au repas de midi.

A Washington, à la Mission de l'Air, on travailla comme d'habitude, mais on but le champagne. Au cours de la petite réunion qui se tint à cette occasion, fut donnée lecture de l'ordre du jour No. 3 du Général, qui a été diffusé dans toutes les bases.

En voici le texte intégral:

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

"Pour la troisième fois en moins d'un siècle, une guerre vient de se terminer, où l'Allemagne dans ses visées d'hégémonie de plus en plus ambitieuses, s'est jetée sur la France et sur ses autres voisins avec l'acharnement des rapaces.

"En 1870-71, c'était la France qui tombait, mais en 1914-18, les parlementaires allemands venaient demander l'Armistice en sol français à Rethondes. En 1939-45, c'est dans notre vieille cité de Reims qu'ils ont signé la capitulation sans conditions.

"C'est la troisième agression, ce sera la dernière. Pour l'assurer, il n'est que de garder intacts ces liens que tant d'épreuves communes ont forgés entre les glorieux Alliés de l'Est et de l'Ouest.

"Gloire à leurs armes!

"Gloire à nos armes!

"Et vive, en union avec ses Alliés, la France éternelle, sous la conduite de Celui qui n'a jamais cédé."

LUGUET

A GUNTER

Nous pensons à vous, nos camarades. . .

Dans la grande salle d'éducation physique de Gunter, toutes les têtes s'inclinent. Le Chaplain Murray-Love vient d'inviter tous les soldats de la base, Américains et Français, à se recueillir dans la pensée de ceux grâce auxquels ce jour est jour de Victoire.

Je ferme les yeux, et très vite, le chemin rocailleux et sanglant me traverse la tête. Combien des nôtres, hélas, ne connaîtront jamais l'aurore tant attendue. . .

Je pense à toi, GUESPEREAU, mon ami de chambrée, écrasé près de Rambouillet avec ton pilote polonais, le jour où tu éternais tes galons d'Aspirant. Je pense à toi, Lucien FAGUET, mort en Juin 40 des bles-

sures reçues à la tête de ton peloton. Je pense à vous, THURIER, BERNARD, TOCQUEC, CHRETIEN, CASANOVA, mes camarades de la base d'Agen en 1941, mal notés quelques-uns, parce que vous étiez jeunes et que vous ruiez beaucoup trop dans les brancards de l'armistice et du "Dépôt de Stockage," mais qui, peu après, avez su combattre mieux que d'autres, disparus, fusillés, abattus les armes à la main. Je pense à vous, BERTHET qui m'emmeniez pour vos jeux sur les Potez 25 de Villacoublay; vous n'êtes pas revenu, en 1944, d'un vol bien plus sérieux au-dessus de la Ruhr.

Je pense à toi, GADROIT (ton nom te va si bien), échappé de peu au poteau de Bicêtre, mais pour être emmené au camp de Buchenwald. . . J'espère, chaque jour, que tu es de

et de leur dire merci. Mais je voudrais tant aussi, que leurs regards s'arrêtent un moment sur un écusson tricolore, et qu'ils pensent, un instant, à tous les garçons de chez nous qui, sans interruption, sont tombés pendant presque six ans! . . .

*
* *

Le camp a été consacré toute la journée: "No festive celebration" avait dit le Colonel. L'après-midi fut rempli par un match de Base-ball, suivi d'un film tenu prêt depuis longtemps pour ce jour, et destiné à éclairer les soldats américains sur les modalités de la démobilisation partielle. Les vols ont été supprimés, mais pas le Ground School. . . nous aurions mieux aimé le contraire. Le soir les "cadres" se sont retrouvés chez le Capitaine de la Ménardière, tandis



Scott Field

retour; que bientôt, tu repartiras, le samedi, sur les routes, sac au dos, en chantant; j'espère aussi, que tu as retrouvé ta Charline. Tu sais, elle a bien mérité de toi; ses élèves te le diront. Les Allemands renversaient les statues et brûlaient certains livres. A quoi bon; il y en avait tant, comme elle, pour apprendre aux enfants des pages suées par coeur.

*
* *

Les têtes se sont relevées. "Tension!" Le Colonel Raymond L. Winn, commandant la base de Gunter, prend place à son tour sur l'estrade. Il parle surtout de la tâche qu'il faudra encore accomplir pour la guerre qu'il reste à gagner. Rien pour faire éclater la joie qui nous emplit le coeur.

Je suis debout près d'un groupe d'"enlisted men" qui écoutent, tour à tour amusés et soucieux; je regarde leurs visages à la fois ouverts et durs; j'ai envie aujourd'hui, d'aller vers eux

que de nombreux cadets se rassemblaient auprès de Mademoiselle Barthes, autour d'un gâteau et de quelques bouteilles. Mais la note, pour être joyeuse, n'en resta pas moins grave. Nous savons trop ce qui nous reste à accomplir lorsque la guerre sera partout finie. "C'est un dur métier que d'être Français; on n'en voit jamais le bout." Mais c'est un si beau métier! . . .

*
* *

Tout à l'heure, à Maxwell, le Capitaine Lamaison me montrait sa collection de timbres. Je me suis arrêté sur deux séries, une verte, une rouge, sorties en 1937, qui représentent la Victoire de Samothrace (celle qu'on avait mise au Louvre dans le grand escalier). Comme cette statue est bien à l'image de la paix de 1919! Mon Dieu, faites que cette fois, la Victoire enfin, ait une tête et des bras.

J. H. 9 mai 1945.



Raid sur le Fujiyama

*And where the vineyard spread its purple store
Maturing into nectar; now despoiled
Of herb, leaf, fruit and flower, from end to end
Lies buried under fire, a glowing sea!*

MALLET.



On ne sait jamais ce qui peut naître de l'esprit d'un géologue devenu bombardier par suite des nécessités de cette guerre!

Car il est un fait indubitable, c'est que des rapports étroits se sont créés entre la science de l'air et celle de la terre: l'avion permet de saisir d'un seul coup d'oeil la structure géologique d'une contrée et l'aviation, à son tour, fait appel à la pétrographie pour le bombardement d'objectifs tels que les pistes d'envol, où il est indispensable de connaître la structure du sol pour employer le type de bombes et de fusées susceptible de creuser les entonnoirs voulus.

Mais est-ce là le seul fruit que l'on puisse attendre de la collaboration de ces deux sciences à première vue si opposées?

Je ne le crois pas, et aujourd'hui j'aborderai ici un autre aspect de cette alliance: le bombardement des volcans japonais et son effet possible sur le cours de la guerre en Extrême-Orient.

Je m'empresse d'ailleurs d'indiquer qu'il ne s'agit pas là d'une idée particulièrement nouvelle: l'action d'explosifs sur les cratères volcaniques a déjà fait l'objet de quelques études et le Docteur Harold O. Whitnall, professeur de géologie et de géographie au Colgate University est aux Etats-Unis le promoteur de cette idée. Il est, à ma connaissance, le premier qui, en ce pays, ait préconisé le bombardement des volcans japonais, et ce, dès Pearl Harbor.

Pour comprendre l'utilité que pourrait présenter un tel raid, il est avant tout nécessaire de se représenter la situation géographique et géologique de l'archipel nippon.

Dominant les profondeurs abyssales du Pacifique, l'empire d'Hirohito constitue l'une des régions les plus instables du monde entier et, vient prendre place sur la zone de failles qui a donné naissance à la ceinture de feu du Pacifique.

Il en résulte un sous-sol bouleversé, coupé de fractures de direction principale Est-Ouest, dont certaines traversent complètement l'archipel.

Ces failles découpent le sol en séries d'énormes blocs s'épaulant les uns les autres, comme un gigantesque puzzle. Qu'un mouvement se produise et il s'ensuit aussitôt un de ces tremblements de terre, si fréquents en ce pays.

C'est de cette façon que s'explique le fameux tremblement de terre de 1923 qui détruisit une partie de Tokyo et de Yokohama.

De ces lignes de faible résistance, la lave a jailli en plusieurs points et le Japon, avec ses centaines de volcans, dont plus de trente sont en activité, constitue l'une des régions les plus volcaniques du globe.

Avec ces données, voyons maintenant l'action de bombes lourdes sur ces objectifs que sont les volcans éteints.

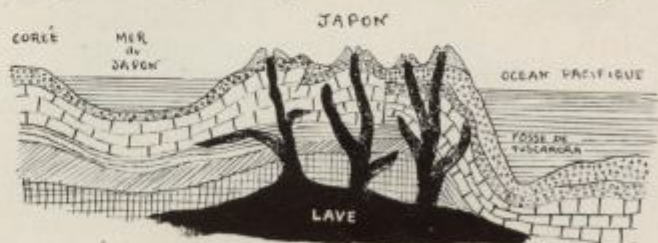
Spécifions tout d'abord que les volcans se classent en plusieurs types que l'on peut ramener à deux principaux.

Le premier se caractérise par des éruptions accompagnées de violentes explosions. Le meilleur exemple de ce type est le Krakatoa, un volcan de l'Océan Indien à l'ouest de Java. En 1883, le cône entier de ce volcan fut enlevé et pulvérisé par une violente explosion.

Le second au contraire se caractérise par de paisibles émissions de lave, tel le Mauna Loa aux Iles Hawaii.

Si les objectifs choisis appartenaient à ce second type et si la croûte de lave solidifiée qui forme bouchon à l'orifice du cratère était trop épaisse, il est certain que les block-busters auraient moins d'action que sur le type No. 1.

Cependant la sécurité d'un abri anti-aérien exigeant un toit d'environ 30 mètres de terre ou de 15 mètres de roc pour pouvoir résister à l'explosion d'une bombe de 4.000 livres, il est assez logique de supposer que l'action répétée de plu-



eurs bombes atteignant le même cratère serait susceptible de créer des failles qui rejoignant le niveau de la lave en ignition leur livreraient une issue vers l'extérieur.

Avec le premier type, l'action des explosifs serait complémentaire de celle des gaz emmagasinés dans la cheminée volcanique. Cela reviendrait à briser les parois d'une bouteille d'air comprimé et ne ferait qu'avancer le temps où l'écorce solidifiée, ne pouvant plus résister à la pression intérieure, céderait.

Berlin avait annoncé après le raid du Colonel Doolittle que le volcan Aso San était entré en éruption, mais Tokyo garda toujours le silence sur ce sujet.

Une autre conséquence de ces bombardements serait la production de tremblements de terre.

Avec une constitution du sous-sol, telle que celle que nous avons vue ci-dessus, ce fait est en effet à prévoir. Les Nippons eux-mêmes l'ont tellement bien compris que leur flotte ne faisait jamais ses manoeuvres à proximité de l'archipel et que quelques années après le tremblement de terre de 1923, lorsque la flotte américaine vint mouiller dans les eaux de Tokyo, le gouvernement japonais demanda que "les pièces de petit calibre seulement, fussent employées dans l'échange de saluts."

Enfin, une dernière conséquence, qui n'est pas des moins négligeables, est celle de l'effet moral, que produirait le bombardement des volcans, sur les Nippons.

Ceux-ci vivant en effet dans la crainte perpétuelle d'une éruption immanente ont défié ces "montagnes fumantes" et leur offrent des sacrifices sur des autels placés à leurs pieds afin d'apaiser leur colère menaçante.

Leur crainte en est si grande que leur bombardement déchaînerait la même terreur panique que le bombardement du Palais de l'Empereur.

Cette frayeur augmentée de celle causée par les dégâts produits serait susceptible d'abrégier la résistance japonaise.

Peut-être un jour, en arrivera-t-on à réaliser cette expérience.

En attendant, le meilleur mot à opposer ici aux sceptiques est celui du Dr. Albert E. Wiggam:



"A conservative is one who believes that nothing should ever be done for the first time!"

E.A.R. Robert ROLLAND

illustré par l'auteur



Gunter!... Ce nom évoque un tas de souvenirs... La P.S.V. et ces heures interminables (de 50 minutes) sous la capote maudite qui donnaient envie de mordre le manche, de déformer l'altimètre —voire même de

sauter en parachute.

Vol de nuit? La conquête d'un ciel calme... quelquefois sans étoiles! Et rappelez-vous les premiers atterrissages!!!

En patrouille de trois? Hélas, il ne fallait jamais quitter des yeux le "leader." (Je n'ai pas oublié, Ferrando P. non plus).

Si vous y reveniez, Gunter, calme, silencieux, vous apparaîtrait comme un ami que l'on regrette... dont on n'a pas eu de nouvelles. Pourtant rien n'est changé. On rencontre toujours les mêmes têtes. Le Capitaine Phillipsborn, dont le français prend une forme plus académique au fur et à mesure qu'il s'élève dans la hiérarchie, est passé du Flight au Squadron et du Squadron au Groupe. Pappy Boyle, toujours jeune, Winlow,

BASIC A GUNTER

Illustre par Galtier

dont les cheveux repoussent, Perry, comme par le passé, une mère de famille pour ses élèves, bref, tous ceux que vous avez connus sont là, à leur poste... les pauvres!

Dans les journaux, pas d'histoires sensationnelles, pas de photos originales, pas de champions du ring (l'art de la boxe fait mauvais ménage avec l'art du pilotage).

Pourtant, vous, les anciens, vous n'ignorez pas que notre existence est fertile en incidents, que nos "dégagements" en agrémentent la trame laborieuse et que les bons moments n'y sont pas rares.

Vous rappelez-vous cette plaisanterie: le Map-Reading? Toujours le même: Milstead, Union Spring, Sprague.

Oui, mais le progrès a fait des siennes. Disparus les BT.13. C'est l'AT.6 qui nous promène maintenant de Wetumpka à Prattville et de Prattville à Mont-Meigs.

Plus difficile? Non! Des éliminés? Moins que jamais! Coûte que coûte, il faut "sortir" des élèves (Philippe l'a dit. C'est le mot d'ordre de sa nouvelle campagne électorale).

• • •

Moniteur: "Prêt pour le cross?"

Elève: *Signe de tête trois fois affirmatif—*

large sourire où l'on sent une confiance en soi qui en dit long sur les possibilités du candidat: "Oui! Oui! mon Lieutenant!"

Moniteur: "Roger. Montez à 3.000. Prenez le cap 85."

110 mph.—200 d'inclinaison—mixture. Nous



voilà partis... Wetumpka! Bizarre. Il me semble que nous sommes à gauche. Le cap! 50 à 70. L'altitude! Je n'ose pas en parler.

A l'élève: "Content de la route?"

Elève: Signe de tête affirmatif. Et l'avion fonce sur son trajet orthodromique... et sinusoïdal.

En aparté: "Tiens, des inondations, un étang! Non, j'y suis, un barrage, Tallassee! Mais, où est Milstead? Enfin...! Voilà le croisement de voies ferrées. Mais le village? J'ai beau tourner en rond... pas de maisons. Encore un coup du camouflage! Tant pis, en route pour Union Spring."

Moniteur: "Quel est le prochain cap?"

Elève: "155."

Soliloque de l'élève: "On m'a parlé d'une ligne de haute tension. La voilà. On dirait bien une ancienne voie ferrée. Mais non, c'est bien ça. Et 'aussi sec' je me stabilise aux environs de 130. Ah! Même la météo s'acharne contre moi. Une belle couche très fine de stratus au ras des ailes. C'est imprévu. Qu'il fait bon au-dessus des nuages!"

Moniteur: "Combien de temps?"

Affolement à la place avant. Où est le fameux carton délivré prudemment au Ground School?

Enfin, un signe de la main gauche: 3!

Moniteur: "Ca va vite aujourd'hui! Certainement du vent dans le dos!"

Etonnement!!! Puis brutalement un coup de poing dans le "canopy." Un sourire d'excuse (trad: Je suis un imbécile)...

5, 10, 15, 20, 25, 30, 33!

Moniteur: "Oh la! ça va... J'ai le temps de fumer une cigarette."

L'élève réfléchissant: Mais voilà que les stratus

se transforment en stratocu... Je ne suis pas positif. Diable, qu'à cela ne tienne. Occasion unique de mettre en pratique mes notions de P.S.V. ...

A ce moment-là le moniteur, dit-on, se rapprocha des commandes. Brusquement, un trou. Enfin un peu de chance! Une voie ferrée. Vite, une étude approfondie de la carte et un calcul certainement profond.

Un signe de la main au moniteur: 5, pour signifier: nous arrivons dans 5 minutes. Et nous voilà de nouveau "Over the top"...

Moniteur: "On voit bien d'ici... hum!"

Regard ahuri de l'élève. Cinq minutes plus tard, le moniteur secoue le manche.

Moniteur: "Nous sommes arrivés."

Pas de réponse.

Moniteur: "Oui! En dessous! Si on allait voir?"

L'élève rend la main et fonce, telle une brute, à travers les nuages... Vaine illusion! Des prairies, des forêts, rien qui puisse ressembler à une ville, encore moins à Union Spring. La déveine est contre nous!

Moniteur: "Voilà! Pas de pot, nous sommes perdus! Où est Gunter?"

L'élève montre la direction d'une main ferme: cap 240.

Moniteur: "Avez-vous de quoi coucher ce soir à New Orleans?"

Pour toute réponse, un froncement de sourcils qui exprime mieux qu'un long discours, la pensée du Cadet: "Pauvre Moniteur!"



Hélas! Un coup d'oeil à la montre. J'ai juste le temps de rentrer... 30 pouces au cap 330.

Au passage, je démonte deux dragages de terrain. Vous savez bien: ce rase-mottes officiel et autorisé—la denrée est si rare ici—. Et puis mon KD mérite bien cette récompense... et puis c'est plus prudent.

Je suis sur l'approche. "Correct tower time 1-2-3-0. All the planes must be on the ground."

"Ouf! J'ai encore failli en breaker une!"

MONITEUR MALGRE LUI

GUNTER FIELD



P.T. à Gunter.

En attendant les ordres du "dispatch"



Field a su créer entre Français et Américains une atmosphère de confiance et d'amitié qui a grandement facilité le fonctionnement de l'école de pilotage.

Gunter Field restera un des meilleurs souvenirs de l'élève-pilote français aux Etats-Unis: bâtiments tout blancs coiffés de tuiles rouges, WACs souriantes et herbe tendre des pelouses, M.P.s indulgents... autant de petits à-côté qui viennent agrémenter l'existence laborieuse que l'on y mène...



Séance de "link" ou P.S.V.

Après l'atterrissage.

Les couleurs.



"BASIC TRAINING"

Poste Aerienne

Nouvelles des anciens

Le Capitaine d'IRRUMBERRY DE SALABERRY, ancien Commandant d'Armes d'Oscoda, a été affecté au G.C. 3/3 "Ardennes."

Le Sous-Lieutenant BIT, C.V., du 7ème dét. pilote, a été affecté au G.B. 1/19 "Gascogne."

Le Sous-Lieutenant TREGUER P.L., du 4ème dét. pilote, été affecté au G.B. 2/52 "Franche-Comté."

Le Lieutenant SAIGET J. 3ème dét. pilote, au G.B. 1/19 "Gascogne."

Le Lieutenant VEUVE, G.F. 5ème dét. pilote, au G.C. 1/6 "Travail."

Le S/Lieutenant PIGNON, 1er dét. pilote, au G.B. 1/19 "Gascogne."

Le S/Lieutenant RICOU, R. 4ème dét. pilote, au G.B. 2/52 "Franche-Comté."

Le Sous/Lieutenant COUTRAY DE PRADEL, 1er détachement pilote chasse, du G.C. 1/4 "Navarre" a été porté disparu à Mosbach (Allemagne), entre la Forêt Noire et le Rhin.

Le S/Lieutenant ROMBY, 1er dét. pilote, du G.C. "Ardennes," est également porté disparu.

Le S/Lieutenant GUILLAUME Roger, 1er dét. pilotes, du G.C. 2/5 "Lafayette," porté disparu le 17-11/44, a été blessé (légère fracture du crâne) et fait prisonnier, après que son moteur eût été touché par la flak.

Le 31 mars, l'Aspirant CLAESSEN du G.C. II/6 "Travail" s'est parachuté au-dessus de Sanguy à 50 kms. au sud-ouest de Turin par suite d'une panne de moteur. Présumé prisonnier.

En mars, le Sergent VINCENTELLI du G.C. 1/5 "Champagne" s'est tué au départ d'une mission.

Le S/Lieutenant Jacques DUHOUREAU de Selman Field a eu récemment la douleur de perdre son père, le Lt. Colonel DUHOUREAU, décédé à Tarbes.

Nous présentons à notre camarade nos plus sincères condoléances

A la date du premier avril 1945, les pertes de l'Aviation de Chasse française se répartissaient comme suit:

Tués en combat	200
Disparus	107
Prisonniers	37
Tués par accident	96
	440



Colonel Raymond L. WINN
Commandant la Base de Gunter Field, Ala.

Nouvelles de France

Un envoyé spécial de "Paris-Presse" s'est rendu à Toulon dans les décombres de l'arsenal pulverisé où un prodigieux effort de reconstruction s'accomplit chaque jour. Tout est crevé, explosé, rasé au ras de terre. Ce qui tient encore debout, il faudra l'abattre. Le désastre atteint 10 kms. de long sur 2 de profondeur, c'est-à-dire, les dimensions mêmes de l'arsenal. Et pourtant déjà 60.000 mètres carrés d'ateliers furent remis en service avec des moyens de fortune, puisque les Américains venus au début avec un matériel considérable se sont bornés à tracer les voies qui avaient disparu et sont repartis en laissant l'arsenal avec son seul outillage. Des milliers de mètres cubes de déblais et de tonnes de ferraille durent être arrachés chaque jour. On y est parvenu malgré tout parce que chacun du plus haut gradé au plus humble manoeuvre a la volonté d'accomplir cette résurrection.

En dépit d'immenses difficultés, un travail prodigieux est entrepris pour reconstruire le port de Toulon.

La vieille Province de Québec, si riche en souvenirs français, a toujours attiré nos permissionnaires. Le War Department consentant à faciliter l'obtention des visas nécessaires, un certain nombre d'élèves sera autorisé, chaque mois, à passer les huit jours de la permission de fin de stage au Canada. Les demandes adressées à cet effet au Commandant des C.F.P. N.A. seront examinées avec bienveillance.

A partir du 1er juin, il sera possible d'envoyer en France des colis postaux de 11 livres maximum. L'affranchissement sera de \$0.14 par livre.

(Texas . . . suite et fin)

Emprisonné, puis relâché par le Vice-Roi du Mexique, il engage ce dernier à coloniser l'Est du Texas.

S'il ne parvint qu'à moitié à persuader les Espagnols de ses sentiments amicaux, il éveilla chez ceux-ci l'idée du danger possible d'une agression française venant de l'est. Cette crainte était d'ailleurs justifiée, car l'année suivante, les Français s'établissaient sur l'emplacement des Missions de Nacogdochez.

Cet antagonisme continu des en-



treprises françaises et espagnoles qui marque chaque page de notre histoire coloniale américaine devait durer jusqu'en 1762, date à laquelle, la France, en cédant la Louisiane à l'Espagne, abandonnait aussi ses revendications sur l'Est du Texas.

Et le drapeau français cessa de flotter sur ces immenses territoires. . . .

E.A.R. Robert ROLLAND

illustré par l'auteur



Certains me prennent pour un plaisantin lorsque je veux parler d'aviation et, pourtant, j'estime, plus que tout autre, avoir voix au chapitre.

Naturellement ma photographie n'a paru dans aucune revue du monde aérien,* mes exploits n'ont jamais été révélés au public et mon nom jusqu'à ce jour a été méchamment passé sous silence. Mais trêve de tant d'injustices, et puisque personne ne veut parler de moi, je le ferai moi-même.

Le jour de ma naissance, ma nourrice me lâcha sur le "vol au vent" offert aux invités; aussitôt je me sentis une âme d'aviateur. Avant même de savoir lire et écrire, j'avais déjà un amour passionné pour les chevaux de bois; j'y aurais laissé une fortune, mais, sitôt à l'école, je trouvais le travail en formation tellement intéressant que mes parents me supprimèrent ma première distraction. Comme je continuai le même trafic, mon père me plaça chez un tonnelier; je fis donc des tonneaux pendant plusieurs années; mais un jour mon paternel me mit son pied quelque part; je fus tellement sonné que je n'en vis que des chandelles. Tout le monde était unanime à dire que je n'étais

* Même pas dans le "Courrier de l'Air."

Aviateur dans l'âme

illustré par BOISSOUT

qu'une cloche. Il ne me restait donc qu'à entrer dans l'aviation.

J'avais à choisir entre le service général et le personnel navigant. Comme j'estimais avoir assez navigué jusque là et que j'avais un peu d'ambition, aveuglé par le mot général, j'optai pour la première proposition. Je ne tardai pas, en effet, à connaître tous les secrets d'un manche à balai et les mystères des déplacements en formation. A l'école du soldat, on m'apprit à être voltigeur ce qui me fit apprécier la ligne de vol même sur un lit malheureusement un peu dur. A peine couché, les camarades venaient m'offrir les sensations extraordinaires du virage, du renversement ou même du retournement, tant et si bien que le langage étrange des aviateurs n'eut bientôt plus de secrets pour moi.

Mais les galons n'arrivant pas vite, je m'arrangeai pour changer de service et fis ainsi partie du personnel navigant. Certains prétendirent que j'avais perdu le nord tandis que d'autres me soutinrent que je prenais le bon cap.

Je fus surtout ennuyé lorsqu'il me fallut choisir une spécialité. Un camarade complaisant me conseilla de devenir élève pilote car lorsqu'on a l'embarras du choix il faut toujours procéder par élimination. C'est paraît-il la méthode américaine. Malheureusement, mes moniteurs ignoraient mes intentions et un beau jour, je me retrouvai en "advanced" classe, mais là, les instructeurs détestant les chevaux de bois, nous ne pûmes nous entendre, et ainsi je me "récupérai" dans le bombardement avec des notes assez bizarres: "Bon pilote en l'air

mais ne sait ni décoller ni atterrir."

Pour combler cette lacune on me promit un co-pilote qui ferait pour moi les décollages et les atterrissages. Seulement, en R.T.U. on m'en affecta un qui avait obtenu les mêmes notes que son triste pilote . . . Heureusement . . . nous avions un radio éliminé en primary qui volait très mal mais faisait de bons décollages et de bons atterrissages. Nous étions sauvés. Et d'autant plus qu'un chef de chambrée très attentionné utilisa nos compétences pour nous faire manier



le manche à balai aussi souvent que possible afin que nous ne perdions pas la main . . . Pourquoi nous plaindre? Nous sommes en R.T.U.

Signé TOP

à toi
de jouer,
mon vieux...

Laisses-lui l'impression que c'est lui,
le moniteur...



« Si c'est le moniteur qui a...
atterri, dis quand même...
« Je n'ai pas d'excuse, Sir »



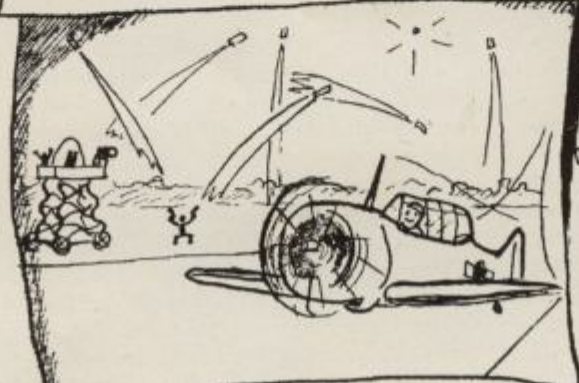
Tu comprends pourquoi
on te fait voler avec
le canopy fermé?



Efforce-toi de le mettre à l'aise
quand tu pilotes.



Penses de temps en temps
aux Régulations...



aux procédures...



et n'oublies pas
que sauter n'est pas
la forme I, c'est
déjà la matière
du pilotage...

... Par l'Aspirant P. Dufetel.

Dufetel

Lettres

du MICHIGAN

Je viens de me poser. Le commun des mortels, témoin de cet atterrissage, ne pourrait se douter qu'il a une histoire. Bien d'autres avions ont atterri avant le mien et je ne suis pas le dernier à rouler sur la piste en perdant ma vitesse. Mais après l'attention que j'ai portée à ce "three points landing" (était-il vraiment three points, je n'en suis même pas certain), mon esprit s'est détendu et je me suis trouvé un peu mélancolique, tout pénétré d'une de ces tristesses invisibles qui pèsent si lourdement sur le cœur. J'ai doucement roulé jusqu'à la ligne; cela m'a paru court car je rêvais. Et puis j'ai coupé la "mixture"; le moteur étouffé a toussé et la vie l'ayant quitté, il s'est tu. J'ai regardé la montre; j'avais bien volé deux heures vingt.

Ainsi, c'est fini.

En cet instant précis, je viens de terminer mon entraînement aérien; j'ai bouclé ce cycle de longs efforts. En m'éloignant de mon avion d'un pas traînant comme à regret, je n'aurais pas osé tourner la tête pour regarder une dernière fois "mon" taxi. Mon parachute, sensation inaccoutumée, me semblait léger; dans le fond de mon cœur bizarrement s'insinuait à l'égard de cet accessoire, ce sentiment que l'on éprouve en quittant un ami qu'un long voyage va éloigner de vous. Dieu sait pourtant si j'ai pu pester contre ce dingy... si lourd et si inconfortable dans son rôle de coussin. Pauvre vieux, je voudrais pouvoir lui dire que je ne lui en veux pas!

Je ressentais en marchant, un vide inexplicable; je rêvais; m'eût-on bousculé, je ne m'en serais pas rendu compte...

Soudain, en passant près d'un groupe d'avions au repos, le scintillement du soleil se reflétant sur ces fuselages métalliques vint m'éblouir. Mon regard inconsciemment se détournait et mes yeux s'arrêtèrent sur la cocarde américaine... Depuis bien longtemps je n'y faisais plus atten-

tion; mais aujourd'hui que me voilà prêt à promener dans le ciel l'autre insigne auquel je pense sans cesse, il me semble que je lui dois un tout petit mot de reconnaissance, un tout petit mot qui me vient du plus profond de moi-même.

*
* *

Devenu inutile sur la base où ma présence n'avait plus de sens, on m'accorda une permission. Quelques heures plus tard, j'étais à plus de douze cents milles de mon camp, dans un hôpital où je retrouvais quelques camarades qui avaient dû nous quit-



ter au milieu de l'entraînement. A leur contact, j'ai ressenti une immense force m'envahir. Aucun ne se plaignait. Une grande camaraderie régnait entre eux et tout s'y passait avec simplicité. C'est là que la radio nous apprit que la guerre avait cessé d'endeuiller l'Europe. Pas plus que moi ils n'ont pris de part active à cette guerre mais tandis que j'allais rentrer, eux resteraient... N'avaient-ils pas pourtant, eux aussi le droit de retrouver leurs familles? La France ne leur doit-elle pas un peu de gratitude pour le sacrifice de leur santé? Mais sans egoïsme, ni envie ils se réjouissaient en pensant au retour des prisonniers, à la vie qui allait reprendre son cours normal dans notre cher pays après les lourdes épreuves. C'est que ces jeunes hommes comprennent ce que d'autres qui n'ont pas



souffert seraient incapables de percevoir...

Deux jours plus tard, un avion de ligne me ramenait dans le Michigan. Comme ne l'ignorent pas les habitués des transports aériens, c'est après l'atterrissage final que commencent les petits ennuis du voyage. C'est à ce moment, entre autre, qu'il faut s'assurer d'un moyen de transport terrestre pour regagner ses pénates.

Pour moi, je n'avais pas l'embarras du choix. Je ne pouvais guère compter que sur l'autobus de la base (quelle décadence!). Notre automédon qui s'était rendu compte de ma nationalité, voulut à tout prix que je lui parle de la France. C'est une de mes sensations de voyageur qui ne s'émousseront jamais, je crois, ce sentiment de fierté qui s'empare de moi chaque fois que je découvre combien tout ce qui est français suscite encore d'intérêt à l'étranger. J'espère ne pas avoir trop déçu mon interlocuteur.

Les B.26 et P.47 qui passaient en vrombissant au-dessus de ma tête, sillonnant le ciel de Selfridge en tous sens, me rappelèrent dès mon arrivée que notre tâche n'était pas terminée. S'il y a ici des Français qui ont fini leur entraînement, d'autres ne font que débiter et le poursuivront vaillamment jusqu'à ce que notre Armée de l'Air reprenne la place qui lui revient.

Avant de m'embarquer, j'adresse à tous mes camarades mes vœux les plus sincères en souhaitant que leurs efforts soient couronnés de succès car, si leur mission n'est peut-être plus de combattre, il leur reste la tâche de reconstruire par un travail acharné, générateur de puissance et de grandeur. C'est une lourde responsabilité.

ICARE Selfridge

TOURS DE PISTE



TURNER FIELD



KEESLER

Detachment L

KEESLER

Detachment M



TYNDALL FIELD



7 MAI 1945

VICTOIRE

“La guerre est gagnée, voici la victoire. C'est la victoire des Nations Unies et c'est la victoire de la France. L'ennemi allemand vient de capituler devant les armées alliées de l'Est et de l'Ouest. Le commandement français était présent et partie à l'acte de capitulation. Dans l'état de désorganisation où se trouvent les pouvoirs publics et le commandement militaire allemand, il est possible que certains groupes ennemis veuillent quand même prolonger pour leur propre compte une résistance sans issue, mais l'Allemagne est battue et a signé son propre désastre.

Tandis que les rayons de la victoire font une fois de plus resplendir nos drapeaux, la patrie porte son amour et sa pensée d'abord vers ceux qui sont morts pour elle, ensuite vers ceux qui ont pour son service tant combattu, tant souffert. Pas un effort de ses soldats, de ses marins, de ses aviateurs, pas un acte de courage ou d'abnégation de ses fils ou de ses filles, pas une souffrance de ses hommes et de ses femmes prisonniers, pas un deuil, pas un sacrifice, pas une larme n'auront été perdus!

Dans la joie et dans la fierté nationales, le peuple français adresse un fraternel salut à ses vaillants alliés qui comme lui, pour la même cause que lui, ont durement, longuement prodigué leurs peines, à leurs héroïques armées et aux chefs qui les commandent, à tous ces hommes et à toutes ces femmes qui, dans le monde, ont lutté, pâti, travaillé pour que l'emportent à la fin des fins la justice et la liberté.

Honneur! Honneur pour toujours à nos armées et à leurs chefs! Honneur à notre peuple que des épreuves terribles n'ont pu réduire ni fléchir! Honneur aux Nations Unies qui ont mêlé leur sang à notre sang, leurs peines à nos peines, leur espérance à notre espérance, et qui aujourd'hui triomphent avec nous. Ah! Vive la France!”

GENERAL DE GAULLE

(Discours prononcé à Paris le jour de la Victoire)

ORDRE GÉNÉRAL

“Officiers, Sous-Officiers, Caporaux et Soldats de l'Armée de l'Air. La bataille contre l'Allemagne s'achève par l'éclatante victoire des armées alliées. Chacun de vous, à son rang, à son poste, a contribué à cette victoire et doit en ressentir une légitime fierté.

Toujours présente dans la bataille, heureuse ou malheureuse suivant les vicissitudes du combat, l'Armée de l'Air française n'a jamais cessé d'ajouter des pages glorieuses à sa jeune histoire. En 1940, bien que surclassée en nombre, elle a fait face. Certains de ses équipages prennent part à la bataille aérienne d'Angleterre.

Puis, ce sont les combats glorieux d'El Alamein et de Bir Hakeim où toujours présentes, les cocardes françaises reconduisent Rommel des portes du Caire jusqu'à Rome, en libérant l'Afrique du Nord Française. Et c'est le débarquement pour lequel se rassemblent les forces aériennes de la France Libre et de l'Empire dans l'assaut irrésistible de l'Europe et la Libération de la France. Enfin, du sol national libéré, nos escadres s'envolent pour porter le combat jusqu'au cœur de l'Allemagne et, l'accablant chaque jour un peu plus, contribuent puissamment à l'écrasement définitif de la puissance militaire allemande.

Que ce soient nos groupes de bombardiers lourds tels que le groupe Guyenne, nos groupes de chasse tels que les groupes Ile-de-France, Alsace et Nice, nos groupes de bombardement moyen tels que les groupes Lorraine et Maroc, nos groupes de reconnaissance tels que le groupe Savoie, tous méritent d'être à l'honneur.

Cette continuité dans l'effort de guerre, n'est-elle pas symbolisée par le prodigieux essor de l'escadrille “Normandie” qui, accumulant les victoires du Dniepr au Niemen, se transforme successivement sur le sol de nos alliés soviétiques en groupe, régiment, et devient finalement la division “France.”

Par votre patriotisme, votre abnégation, votre valeur technique, vous vous êtes acquis la reconnaissance de la Nation. Beaucoup de vôtres sont tombés pour la cause la plus grande, la plus digne du sacrifice: celle de la Patrie en lutte pour sa liberté et son existence même. J'adresse à tous ces héros une pensée émue, un hommage affectueux. Je m'incline devant les drapeaux et devant les fanions de vos Unités.

Aviateurs, la France peut être fière de vous, vous avez été dignes d'Elle. Ensemble, travaillons ardemment à la renaissance de notre Patrie. Vive l'Aviation Française! Vive la France!”

Signé: **TILLON**

(Ordre Général No. 4)