

JUIN
1945

General de Gaulle

COURRIER DE L'AIR



AUX ETATS-UNIS

S O M M A I R E

Ce numero est dédié au General de Gaulle

Président du Gouvernement Provisoire de la République Française



- Juin aux Tuilleries
Editorial
Le Général de GAULLE
Portrait par le Sgt. BOISSOUT
18 juin 1940
par le Colonel P. MORTIER
18 juin 1945
Les Radios des C.F.P.N.A
illustré par BOISSOUT
Lettre à un aviateur français
par Mrs. M. HOPPE
illustré par BOISSOUT
Témoignages F.F.I
illustré par BOISSOUT
Turner Field
Le 17ème à Gunter
par le S/Lt. LE GALL
illustré par BOISSOUT
Keesler Field
par GOMIS, instructeur à Keesler
Bombardier-Navigateur
par l'Aspt. RAULT-MAISON-NEUVE
illustré par ROLLAND
Mission à Selfridge
par le S/Lt. MATHIOT
illustré par BOISSOUT
Deux dessins du Sgt. SÖUCIES
Débarquements
par le Lt. J. HABERT
illustré par BOISSOUT
L'âme d'un élève
par le C. C. BOURY
illustré par BOISSOUT
Astoria: photo-cine
La Flandre
par le Capitaine GHESTEM
Poste Aérienne
Un dessin du Sgt. GALTIER
Paysage de France
Selfridge—Accidents
par l'Aspt. DUFETEL
Les cas du Pauv' Canard
illustré par BOISSOUT
Adieu au 10ème
par le Lt. R. HABERT
Tours de Piste
Résonances

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



18 JUIN 1940

UNE VOIX DANS LA NUIT

Et le 18 juin, ce fut vraiment l'appel "Au drapeau" qui rassembla, soutint et ramena au contact—jusqu'à la victoire—tous les bons Français dont certains, assommés par la défaite, doutaient ou hésitaient encore. . . . De courage et de confiance, on avait grand besoin dans les jours noirs qui précédèrent et suivirent l'armistice!

Après cinq ans, que de souvenirs reviennent en mémoire, en cet anniversaire que la France, dans une ferveur unanime, vient si magnifiquement de célébrer!

Bordeaux! L'atmosphère délétère d'une ville où grouillaient les défaitistes et les capitulards. J'ai toujours dans l'oreille ce mot horrible d'un haut fonctionnaire. Comme on voulait encore espérer que les plénipotentiaires français n'accepteraient pas les conditions allemandes ou qu'au moins, ils les discuteraient encore, ce personnage s'écria d'une voix désespérée: "Les salauds! . . . Ils vont tout faire rater!"

Jamais, même après Waterloo (c'était aussi, cent vingt cinq ans plus tôt, un 18 juin! . . .) les émigrés de l'intérieur n'étalèrent joie plus arrogante. C'était pour eux l'heure attendue et préparée d'abattre le régime, d'installer la dictature, et d'appliquer les théories des deux idoles: Hitler et Mussolini, dont ces hommes étaient déjà les fourriers.

Avec la victoire de 1918, ils avaient perdu une bonne occasion. Ils allaient maintenant se rattraper. Ils tenaient la défaite—ou du moins, ils croyaient la tenir!—la défaite à laquelle aucun régime politique n'a jamais résisté (voir Waterloo, Sedan!), et ils étaient bien décidés à ne pas la laisser échapper. Leur jour de gloire était arrivé quand, d'une voix chevrotante, le vieux maréchal annonça qu'il déposait les armes et se soumettait à l'ennemi.

Souvenirs, souvenirs! . . . Le fameux restaurant de Bordeaux qui fut déjà tristement fameux au début de l'autre guerre. Des hommes politiques, des diplomates. Ici Herriot, là Jeanneney. Et voici George Mandel, et voilà Pierre Laval. Voici, en costume de voyage, les parlementaires qui vont s'embarquer sur le Massilia croyant que la guerre va se poursuivre en Afrique. Sir Ronald Campbell, ambassadeur de Grande-Bretagne, qui va quitter la France quelques heures plus tard, dîne avec ses collaborateurs.

Un officier français, dignitaire de la Légion d'Honneur, qui porte à côté de sa Croix de Guerre une haute distinction britannique, se lève, s'approche de Sir Roland et à haute voix lui dit: "Monsieur l'Ambassadeur, s'il existe des Français qui oublient les engagements pris et les sacrifices communs (puissent aujourd'hui les Anglais ne pas non plus les oublier! . . .), il en est d'autres qui leur sont restés fidèles. Au moment où vous allez partir, permettez-moi d'être leur interprète. . . ." Sur le même diapason et, en s'efforçant de contenir l'émotion qui l'étreint, l'ambassadeur remercie. Les deux hommes se serrent la main. La salle fait silence. Des applaudissements éclatent. Certains baissent la tête. Pierre Laval ricane.

Le ministère Raynaud vient de démissionner. Pétain a pris le pouvoir. Dans les couloirs de la préfecture, agitation, brouhaha, allées et venues d'attachés de cabinet, de journalistes à l'affût de nouvelles et, nouveaux Thénardier, d'intrigants en quête de n'importe quoi. Un petit

publiciste rit aux éclats en se tapant sur les cuisses; un officier passe et le gifle. Un ancien ministre se lamente; on croit qu'il est affligé par les événements, c'est uniquement parce qu'on n'a pas pu lui trouver de chambre.

Le bureau du Ministre de l'Intérieur . . . 10 heures du soir . . . Georges Mandel est entouré de quelques amis personnels et de trois des collègues qui se sont opposés avec lui à l'armistice: Louis Marin, Thellier et Rollin. La gorge étreinte, on est atterré par la nouvelle et animé par un sentiment fait à la fois de honte et de révolte. Seul, Mandel, toujours maître de lui, garde son calme. De ses lèvres minces sortent des mots sévères. La nuit avance, le bureau se vide peu à peu. Coups de téléphone. On vient d'arrêter Louis Rollin ministre des Colonies qui, après être sorti de la Préfecture, a voulu y rentrer sans laisser-passer. On demande à Mandel ses instructions. "Cela ne me regarde pas, répond-il de sa voix cassante. Je ne suis plus ministre de l'Intérieur. Adressez-vous à mon successeur." Un officier présent descend au poste de garde et fait relâcher le ministre prisonnier.

Toute la vie bordelaise, pendant ces jours tragiques, est concentrée aux terrasses des cafés. On va, on vient, on passe, on s'arrête, il fait chaud et on a soif. . . .

Cependant, un homme vient d'atterrir, le 18 juin au matin, en Angleterre, sur l'aérodrome de Croydon. C'est un général. Il n'a sur lui que son uniforme. Il n'a pas d'argent, sa famille est encore en France. Un seul ami l'accompagne. Il ne parle pas un mot d'anglais. Il s'installe à Londres dans une petite chambre de l'Hotel Rubens. L'après-midi, il va voir Churchill. Il lui fait part de sa volonté de continuer la lutte et de rassembler dans ce but toutes les forces françaises.

Le soir, un appel de la radio de Bordeaux: "Ordre est donné au général de Gaulle de rejoindre immédiatement le gouvernement." A cet ordre, il répond par le discours du 18 juin:

"L'espérance doit-elle disparaître? La défaite est-elle définitive? Non! Les mêmes moyens qui nous ont vaincus peuvent faire venir un jour la victoire. . . . Quoiqu'il arrive, la flamme de la résistance (déjà le mot résistance!) ne doit pas s'éteindre et ne s'éteindra pas. . . .

Nouvel appel radiophonique de Bordeaux: "Ordre est à nouveau donné au Général de Gaulle de rejoindre le gouvernement. . . ." On pense à Lyautey, refusant en août 1914 d'évacuer l'intérieur du Maroc!

Les appels se multiplient, plus durs et plus menaçants! . . . "Le général de brigade à titre temporaire de Gaulle est remplacé dans le grade de colonel." "Le colonel de Gaulle est cassé de son grade. . . ." . . . "M. de Gaulle sera jugé comme traître et déserteur par le plus prochain conseil de guerre. . . ."

On sait la suite: les forces françaises libres, chaque jour plus nombreuses, le réconfort de la radio de Londres, l'empire sauvé et enfin, comme de Gaulle l'avait prophétiquement annoncé le 18 juin, la Victoire et la France délivrée, notre armée entrant triomphante en Allemagne, en Italie, en Autriche et, après le général français signant la capitulation française à Rethondes, un autre général français signant la capitulation allemande à Berlin.

Même lorsqu'elles ont volé au-dessus des ondes, et contrairement au vieil axiome: les paroles restent. . . .

Lt. Colonel Pierre MORTIER

18 JUIN 1945

Par la porte de Vincennes, où aboutit la route d'Allemagne du Sud, les troupes françaises victorieuses font dans Paris une entrée symbolique. Toute la nuit de dimanche à lundi, les rues de la capitale ont retenti joyeusement, des cris de la foule se portant vers la Concorde et les Champs-Elysées, où doit avoir lieu le défilé et la parade de la Victoire. De bonne heure, le canon ponctue à intervalles réguliers la rumeur qui monte de cette mer humaine.

A neuf heures, le Général de Gaulle, debout dans sa voiture, descend les Champs-Elysées parmi les interminables acclamations d'une foule immense. Un service d'ordre a dû faire appel à d'importants renforts de troupes qui ne défilent qu'en dernier. Pour mieux voir de défilé, les Parisiens ont apporté des échelles simples ou doubles, des escabeaux, des caisses, des tables. Des charrettes à bras, des automobiles, des jeeps, voire des tanks rangés sur les trottoirs sont surchargés de spectateurs. Il y a des gens sur les kiosques, sur les toits et les cheminées de maisons. Dans les arbres, des jeunes gens sont à cheval sur les branches ou même suspendus par les mains comme à une barre fixe. Place de la Concorde, la tribune officielle est devant l'Obélisque. L'immense drapeau tricolore claque au vent sous un soleil éclatant. Aux côtés du Général de Gaulle, le burnous éblouissant du Sultan du Maroc attire tous les regards. Aux quatre coins de la Place, 12 mâts sont chargés de drapeaux tricolores.

A l'Arc de Triomphe, les troupes commencent à défilé, sous la voûte, de chaque côté de la dalle sacrée d'où surgit la flamme éternelle du souvenir. Elles descendent en fanfare les Champs-Elysées, pavés aux couleurs alliées, jusqu'à la Concorde. La Garde Républicaine à cheval ouvre la marche. Puis les élèves des grandes écoles et les troupes de toutes armes défilent avec leurs musiques par rangées de douze hommes de front.

La foule est heureuse de retrouver l'Armée française et de l'applaudir, enfin, là même où, tous les jours à midi, les Allemands, pendant 4 ans, paradèrent au son aigre des fifres. On a quelque peine à identifier les nouvelles unités. Il y a une grande diversité de bérrets, de calots et de coiffures inconnus pour la métropole: le bérét lie-de-vin des parachutistes, des calots tout rouges, d'autres bleus de roi, bleu pastel, bleu à soufflet jaune canari, d'autres encore tout jaunes ou noirs à soufflet bleu clair. . . . Paris revoit avec plaisir le casque à la bourguignonne de l'autre guerre, la chéchia écarlate des zouaves et des sénégalais, la ceinture de flanelle rouge des tirailleurs, les turbans blancs des marocains. . . . Le détachement des troupes indochinoises est particulièrement applaudi, mais toutes les troupes coloniales sont fol-

lement acclamées, ainsi que la Légion étrangère qui porte toujours le képi à coiffe blanche. Les légionnaires, venus de tous les pays pour servir sous les plis du drapeau français, ne symbolisent-ils pas l'idéal humain que représente la France?

Soudain surgissent derrière l'Arc de Triomphe des nuées d'avions qui dévalent avec un bruit de tonnerre l'Avenue triomphale, très haut, tandis que les chasseurs passent au ras des arbres, faisant frissonner la foule tellement ils vont vite. Les avions dessinent dans le ciel radieux, d'immenses croix de Lorraine, puis le V vertical, ini-



La nouba des tirailleurs marocains

tiale de la victoire. Enfin 6 avions foncent vers la Concorde, laissant derrière eux six larges traînées de fumée, deux bleues, deux blanches, deux rouges. Un moment, la foule est prise de peur, croyant que les avions flambent; puis elle crie son enthousiasme et sa joie. Et pour finir, c'est l'interminable défilé des engins motorisés conduits par le Général Leclerc, dont les hommes sont entrés vivants dans la légende.

Sur les Champs-Elysées, une grande affiche rappelle opportunément la citation que fit de Péguy le Général de Gaulle: "Mères, voyez vos fils qui se sont tant battus!"

(French Press and Information Service)



(La classe 26-B à SCOTT FIELD)

Si par des mots pompeux, les poètes ont chanté,
Les amours de Tristan, la mort de Prométhée,
Ils y réussirent certes, car c'était leur boulot:
Ils étaient des poètes et non pas des Radios.
Tout leur était propice: les Muses, l'inspiration,
Le choix des odyssées, le prix des éditions...
Estimons-nous heureux qu'il nous reste un sujet:
Le passage à Scott Field de la classe 26-B.

* *

Nous partimes dix-neuf, mais par un coup du sort,
Nous n'étions plus que six en arrivant au port.
Grâce aux renforts puissants qu'envoyèrent d'autres
classes,
Nous pûmes maintenir et renforcer nos masses.
Pour ne pas trop tarder et par un long laïus
Vous dire qu'à Belleville, nous prîmes l'autobus,
Que venant du pays brûlant d'Alabama,
Nous fûmes dès l'abord surpris par le frimas,
Qu'au Lieutenant de Gramont, nous fumes présentés,
Réunis sur trois rangs, par notre Jules: Febie,
Que par des mots choisis il nous parla bientôt
De la douceur du lieu, du travail, du repos.
Que les baraquements étant pleins à éraquer,
Ce fut dans le Day-Room que l'on vint nous parquer,
Enfin qu'ayant appris ce qu'est un point de mire
Nous passâmes deux jours à la butte de tir.

* *

Je commencerai donc, sans trop de transitions
A vous parler un peu de nos occupations:
Le matin, dès l'aurore, de laine emmitouflés,
Les élèves-radios traversaient le run-way
Pour se rendre à l'école où, d'une façon magique,
BALLARD leur enseignait les douceurs du basic.
Quoique ce premier cap fut facile à passer,
Nous perdîmes deux des nôtres: PALAZZO et BOYER.
Mais j'oubliais GOMIS, qui n'avait lui non plus
Aux avances du code encore répondu.
Nous passions nos vitesses en pensant aux sorties
Que l'on nous accordait presque tous les samedis.

* *

Arrivé là, souffrez que j'arrête un instant
Pour vous parler un peu de nos délassements.
Il n'est pas loin d'ici, près du Mississippi,
Une cité charmante appellée Saint-Louis.
C'est là que le Français, durant tout son day-off,

Accomplit vaillamment son dur travail de "wolf";
C'est dans ce doux pays, où tout lui semble aimable,
Qu'il va se divertir pour des prix raisonnables.
Un coup d'œil soudain, c'est une idylle qui suit
Au son dur et cassant d'un ruf boogie-woogie;
On se fait des serments, on se promet bientôt
Elle d'être sa Juliette, et lui son Roméo;
Aussi, faut-il le dire, c'est sans beaucoup d'entrain
Qu'on reprend le travail, dès le lundin matin . . .

* * *

Ainsi, les mois passaient, et bientôt nous laissions
Albée, les électrons, les protons et les ions.
Nous changeâmes de salle et c'est chez HAMONIC
Que de la théorie nous vinmes à la pratique:
"Pressant le bouton B, poussant le bouton O,
Dans le fond des vallées cherchez donc vos signaux!
Prenez les modules, pas trop bas, ni trop hauts,
J'en connais d'immortels qui sont des purs sanglots."
C'est donc vers cette époque, que si je m'en souviens
La 22 déverse chez nous son trop plein:
C'est PIQUET, c'est JOUANNE, c'est HUMBERT, et
c'est FAUR
Qui n'avaient réussi malgré tous leurs efforts,
C'est PHISEL, c'est SIRVEN, l'homme à l'allure trainante
Qui porte en plus du sien le nom d'"antenne pendante."

* * *

Nous sommes alors nombreux dans le détachement,
Grâce aux renforts puissants du nouveau contingent.
Mais hélas un méfait qu'on nomme procédure
A nous les durs des durs va porter un coup dur.
En pays étranger, on se doit de montrer
Un passeport complet, cachets, papier timbré;
De même chez DIMITER, il faut pour y entrer
Du dix-sept G.P.M. posséder le brevet.
Ce fut donc pour la classe un moment bien crucial
Et pour neuf d'entre nous, il fut hélas! fatal:
POULAIN, ROGER, PETIT, QUILQUINI, ILHAC,
COLOMB, LECOURS, TERRIER, et ROUVEURE fu-
rent Wash-back.
"Vous aurez donc bientôt, nous dit notre instructeur,
L'Opportunité d'être de bons Opérateurs,
Les Messages et les Textes se chiffrent en SYKO,
Alors qu'en UCOPAC on prend la METEO.
(Pour les Navigateurs ce mot lu à l'envers
Donne la direction comme étant . . . en arrière)
QTF, QTH, donnent la position,
On ne peut rien comprendre, c'est la Regulation."

La Vie continue donc, et voilà qu'un beau jour
On nous parle au Rapport d'un fastidieux concours:
"Tâchez donc, nous dit-on, de bien faire attention
Que parmi les sections, la nôtre soit champion,
Et comme tout doit compter travail et propreté,
On veut des lits bien faits, des garçons bien rasés,
Des tenues uniformes, de l'herbe sur les pelouses,
Des cheveux coupés courts, pas d'accrocs à vos blouses."
C'est à un contre cent, qu'unis dans ce tournoi
Combattent vaillamment Français et Chinois.
Tel Condé à Rocroi, tel à Pavie, Bayard,
On voit se surpasser le sergeant-chef BROSSARD:
Une corvée à l'un, à l'autre une punition,
Sont là les stimulants pour ces héros sans nom,
Et l'arme vengeresse qu'on nomme serpillière
Porte enfin la victoire aux gens du squadron "R."
Discours du Colonel, concert par la fanfare,
Remise des trophées au pied des étendards
Récompensent ces braves. . . .

* * *

Mais voilà que bientôt
Le Lieutenant lui-même nous harangue en ces mots:
"J'ai appris, nous dit-il,—écoutez si c'est bête—
Qu'on ne peut jamais être et Radio et athlète!
A ces bruits ridicules, donnez le démenti,
En participant tous au concours de P.T.
Montrez donc au public que votre forme est bonne,
Que vous êtes presque tous des Milons de Crotone;
Car j'aime autant vous dire que les gens surmenés
Prendront sur leurs Dimanches du temps pour s'entraîner"
C'est dans l'après-midi d'un printemps radieux,
Sur le terrain de sport, que le concours a lieu.
Par des tractions sublimes, des courses terrifiantes,
Le détachement "N" s'avère magnifique.
"C'est bien, nous dit alors le secrétaire DARMON,

Car, à part les poussifs, tous les autres furent bons."
Pas d'autres faits saillants chez nos gens laborieux,
(Il faut vivre caché, si, l'on veut être heureux),
Si ce n'est récemment, les dernières restrictions
Qui ont des cigarettes allégé les rations.—
J'oublie la réunion où un soir, en anglais,
PHISEL et puis LAROCHE, tour à tour, durent parler.
Ils surent par des mots simples, des histoires arrivées,
A tous les gens présents conter la vérité,
Et purent faire connaître aux soldats, d'Amérique,
Les épreuves de la FRANCE, et de la République.

*
* *

Comme, tout à une fin, même les plus beaux jours
Du détachement enfin s'achève le séjour.
FRANGOS et ANZIANI arrivent dans notre classe,
De BERNAMONT et DIAZ, ils prennent les deux places;
Car malgré les efforts de ces garçons zélés,
Leur Mock-up mis en route n'avait pas décollé.
Les examens se passent, très bien, il faut le dire;
La troisième Area n'est plus qu'un souvenir.
Afin de devenir "Super Best in the World"
On passe sous la coupe, du Staff-Sergeant PIERRE
BORDES:
C'est un garçon charmant, réfléchi, rigolard,
Mais il a fort à faire avec tous ces gaillards.
Au soldat BAYLE-SIOT, il répète, sans colère
Qu'on n'appelle le pilote que sur circuit-inter.
Aux autres, c'est pareil, mais chacun l'écoute,
On arrive tous au but fatigués, mais contents.
Quatrième Area, c'est le vol, c'est la fin,
Demain ce sont les ailes, c'est le brevet enfin.
Clairons sonnez un "DIT," Tambours battez un "DAH"
Car voici les Radios des C.F.P.N.A.

SCOTT FIELD, 10 Juin 1945.



Depart . . .

Le Lt. Colonel Mortier, Grand Officier de la Légion d'Honneur, vient de quitter les U.S.A. où il était en mission depuis 43 et où il avait été rejoint récemment par Madame Mortier, la célèbre aviatrice Hélène Dutrieu de 1911, championne, entre autres titres, au Meeting Féminin de New-York en 1912 et Chevalier de la Légion d'Honneur.

Le Lt. Colonel Mortier avait dû se livrer aux mains des docteurs et chi-

rurgiens de Walter Reed Hospital à Washington et c'est à leurs soins extraordinaires (tout particulièrement ceux du Colonel Lloyd G. Lewis) qu'il doit d'avoir pu repartir en France après, selon son expression, être "mort trois fois," et avoir été ranimé chaque fois par transfusion de sang sur la table où l'opérait.

C'est pendant cette longue période de souffrances que le Lt. Colonel Mortier est devenu collaborateur enthousiaste du "Courrier de l'Air" dont il a édité le premier numéro en Septembre 44.

En repartant en France, il a promis de continuer sa collaboration.

Nous lui faisons tous nos voeux de bon voyage, de santé, de chance, ainsi qu'à Mme Mortier . . . et nous souhaitons qu'il n'oublie pas sa promesse,

C. L.

Lettre ouverte a un Aviateur français

L'article mordant de notre camarade Comerçon: "Lettre ouverte à une Américaine," paru dans notre numéro de Mars, nous a valu une alerte riposte. La charmante Américaine qui, au nom de "Dottie," relève crânement le défi, est une grande amie de nos aviateurs et de notre pays qu'elle connaît fort bien. Avec une délicieuse modestie, elle s'excuse, cependant, d'ignorer les subtilités d'une langue qu'elle manie avec virtuosité. Nos lecteurs en jugeront par eux-mêmes.

Ajoutons, toutefois, que si, dans son ensemble, la réponse de "Dottie," étayée par des arguments souvent cuisants pour notre amour-propre national, nous paraît justifiée, certains passages, à notre avis, appellent la discussion.

Donc, Messieurs, à vos stylos! La polémique est ouverte!

Mon cher Robert,

Tout d'abord, ne me reprochez pas mon vocabulaire pauvre, et mal choisi peut-être. Étant une Américaine en train d'apprendre le français au collège (où je suis camarade de chambre de votre amie, Dottie) je n'ai pas à ma disposition, un stock suffisant de ces mots doux, à double sens, qui ne blessent jamais, à l'usage des diplomates. J'écris un peu "comme ça vient." Si j'ai trop de culot, mettons que c'est sans intention. Je vous préviens d'avance que vous allez vous demander parfois "Que diable vient-elle faire dans cette galère." Mais j'espère que je ne m'enlisera pas.

Revenons à votre lettre du mois de mars: la phrase suivante m'obsède: "Car l'Amérique se ressemble d'un bout à l'autre du continent." Vous m'horripilez, Robert. Et j'ajoute: Des bobards! En dehors de leur préférence pour les choses qui rendent la vie matérielle plus facile, plus propre, je maintiens qu'à côté des Français, les Américains représentent l'individualisme tout pur. Cette "standardisation" que l'on reproche toujours aux Américains est aussi peu caractéristique que la prétendue frivolité des femmes françaises. Ayant habité la France, je sais plus que personne que rien n'est plus loin de la vérité. Et je m'efforce toujours d'arrêter net la propagation de telles balivernes. Même en admettant l'

existence de Françaises frivoles ou d'une standardisation américaine, je bous à l'idée de voir transformer quelques exemples isolés en une généralisation que l'on ensuite applique à la France ou aux Etats-Unis, comme trait national de leurs deux peuples.

Il est toujours dangereux de généraliser comme vous le faites, Robert, qui restez enfermé dans une caserne presque toute la semaine, et avez le trac lorsqu'il s'agit de sortir le dimanche pour venir voir Dottie—ou moi—qui pourrions vous renseigner là-dessus. Vous avez peut-être aperçu nos villes en passant dans les gares, situées, en général, dans les quartiers les moins attrayants et vous en avez conclu: "What a lousy town" (Quel est l'équivalent de "lousy" en français?) Mais vous auriez mieux fait, avant de passer un jugement définitif, de suivre le conseil donné par une affiche de 6 pieds de haut, qu'une municipalité ou Chambre de Commerce avisée a fait placarder sur un mur, bien en vue, dans une "railway station" d'une ville de l'Ohio: "Voyageurs, ne condamnez pas Cleveland sur cette gare. Arrêtez-vous et jugez de la ville par vous-mêmes!"

Je prétends, Robert, que si nos villes ne possèdent pas ces magnifi-

laides, consacrées au travail, et des villages qui sont encore trop jeunes pour avoir un caractère original. Mais il en est de même en France, où j'ai vu des villes ouvrières dont toutes les maisons étaient bâties en série. J'ai traversé bien des villages avec les mêmes gares, les mêmes "Uniprix" (si le village était assez grand), les mêmes boulangeries, et les mêmes éoliennes, têtes rasées et rondes, qui, soupçonneux envers l'étrangère, m'ont toisées avec étonnement.

En revanche, il existe des endroits superbes en France, où je voudrais passer mes derniers jours (ou ma lune de miel), comme ce bijou de St. Rémy dans le Sud où je me suis tant plu. Mais, que voulez-vous, j'ai le même désir de revoir mon cher Monterey, petite ville de Californie, sur la Côte du Pacifique. Là, c'est le style espagnol, qui représente le passé, avec ses pittoresques maisons en "adobe." Comment choisir entre Monterey et St. Rémy? Par la méthode pile ou face, je suppose, car les deux coins sont charmants. Vous trouverez toujours quelque part, aux Etats-Unis, le lieu de vos rêves, de vos "châteaux en Espagne," et en plus une ville pour chaque tempérament. Moi, qui suis de San Francisco, je déteste, par exemple, Los Angeles que je trouve trop vantée et déplaisante. Et c'est un sujet de discussions fréquentes et interminables aux Etats-Unis que celui de la préférence des villes chacune ayant une personnalité bien marquée.

Au surplus, on trouve dans les intérieurs la même variété d'expression. Nous avons éliminé les styles stéréotypés Louis XIII, Louis XIV, Empire etc., qui président étroitement au choix des meubles et bibelots en France, en faveur de l'adaptation de chaque pièce à nos goûts particuliers. Chaque foyer a des souvenirs personnels, des objets d'art souvent rapportés d'un voyage quelconque, qui lui créent une atmosphère plus individuelle.

Et puisque nous parlons des meubles, arrêtons-nous un moment aux jardins de fleurs. Même pendant la guerre, il y aura toujours eu une place pour les fleurs. N'est-ce pas un détail piquant lorsqu'on sait combien on reproche aux Américains leur utilitarisme? Y aurait-il beaucoup de



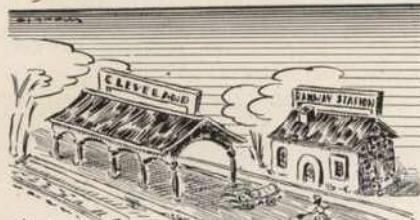
"Que diable
vient-elle faire sur cette galère"....

ques vestiges d'un lointain passé qui enrichissent souvent les vôtres, elles présentent pourtant la plus grande diversité. Pour n'en citer que quelques exemples: Boston avec ses petites rues du Vieux Monde—New York et son entrain indincible—La Nouvelle Orléans sentant la cuisine française, et San Francisco perchée sur ses 7 collines. . . . Et de chacune jaillit un je ne sais quoi d'élégant et de bohème auquel on ne peut résister.

Naturellement il y a aussi des villes

Français qui, disposant d'un lopin de terre, consentiraient à remplacer leurs salades pratiques par des fleurs sans autre récompense que celle de la beauté? (Mais que diable fais-je dans cette galère?)!

Revenons aux villes! Les petits villages français, en général, sont tristes: il y a peu d'arbres, peu ou pas de fleurs, et jamais de gazon bien entretenu, comme on en trouve en Amérique. Les cours de ferme ne sont pas très propres; le fumier en



"Voyageurs... ne condamnez pas Cleveland sur cette gare..."

occupe souvent une grande partie. Les rues n'étant pas pavées, ni bitumées, sont pleines de poussière. Pittoresque certes, mais malsain! Et si vous pénétrez à l'intérieur des maisons, vous n'y trouverez pas plus de gaieté. Aucune installation moderne, très rarement un poste de T.S.F., jamais un téléphone, ni de salle de bains, pas souvent de l'eau courante. Si ce sont de telles nécessités que vous appelez "standard" chez nous je suis d'accord là-dessus, car nous les avons tous en Amérique. Ces accessoires, en nous rendant la vie matérielle plus facile, en nous donnant du confort, en nous permettant d'être propres, en facilitant la cuisine et les travaux ménagers nous laissent plus de loisirs, nous donnent plus de temps à consacrer à nos rapports sociaux (en nous rendant bien compte que "tout Suisse porte en soi ses glaciers"), aux voyages, à la culture, enfin de notre esprit (ceci, en principe, car une vertu portée à l'excès pourrait devenir une faute), nous ont permis de nous débarrasser de cette mentalité de paysan collet-monté fixé à jamais dans son monde "standard".

Et tenez-vous bien, Robert, je passe aux gens maintenant. En France, bien plus souvent qu'en Amérique, le métier des gens est plus facile à reconnaître. La condition sociale et la profession de chaque personne se lisent sur le visage français justement pour les raisons indiquées dans le paragraphe précédent. Faute de contacts en dehors de sa classe, de sa boutique, de sa profession, de sa famille ou de

son square même, chaque groupe est identique à l'autre, standardisé à un point jamais atteint en Amérique.

Signalons deux ou trois exemples. L'étudiant français—ou son professeur—maigre, sans souci de son apparence extérieure, porteur de son éternelle serviette se remarque aisément dans les environs de la Sorbonne. L'étudiante, elle-même, s'adonnant aux choses de l'esprit, prend des allures masculines. Je dis, en effet, que c'est elle qui porte la culotte—and plus longue encore que celle de votre amie du "drugstore" américain. Mais les talents de l'étudiante américaine sont plus étendus car elle sait, à la fois, jouer à "être un monsieur," ou à la "grande dame"; elle peut être à tour de rôle évaporée (trop!), sérieuse si les circonstances l'exigent. On peut dire qu'elle est très éloignée d'une soi-disant "standardisation." Qu'elle soit revêtue de son chandail "Sloppy Joe," en "slacks," en tenue de soirée, ou en costume d'Adam, elle reste dans toutes



les circonstances très femme. Allons, Robert, prenez garde aux apparences que vous croyez si "standardisées." Vous serez surpris de découvrir que la petite qui vous a bousculé au "Drugstore" n'est pas une "fille à aviateurs" mais, au contraire, une sérieuse Phi Beta Kappa (la "fraternité" féminine la plus fermée du monde scolaire) qui désire simplement apprendre le français par la méthode directe. Et puis, soyez indulgent, le manque d'hommes se fait si durement sentir en ces temps difficiles. . . .

Loin de nier, cependant, l'existence de "types standardisés" en Amérique (quelquefois stupides et peu intéressants), je maintiens seulement que cette prétendue "standardisation" ne se borne pas aux Etats-Unis. Nous avons ici, bien sûr, notre *Babbitt* (Lisez *MAIN STREET* de Sinclair Lewis pour sa vraie satire), exemple parfait de notre homme d'affaires, aux

défauts écoeurants (pourquoi ne pas l'avouer):—il est mesquin, enfermé dans son monde d'argent, "loud-mouthed" et lèche-pied, pour se faire mieux voir. Vous devriez l'observer dans une grande ville, à l'occasion de sa "convention," (congrès annuel de sa corporation). C'est affreux de voir ces hommes de 50 ans transformés en gosses de 5, criant en plein cœur de la cité, arrêtant les tramways jouant de vilains tours aux passants. Je rougirais de vos opinions sur l'Amérique si elles étaient basées sur des faits aussi exceptionnels. Mais, franchement, je n'aurais pas voulu non plus vous cacher ce côté de notre civilisation car, après tout, en Amérique comme en France, on trouve souvent le bon et le mauvais côté à côté.

Qui ne peut reconnaître, par exemple, en entrant dans un restaurant français, un type qui vous frappe dès le premier abord:—le "gouvernement" du restaurant, cette mère gripe-sous, la tignasse ébouriffée, l'œil perçant, ses allures d'avant-mariage échangées contre un tempérament grincheux, le visage orné d'une moustache, où, à défaut, des grains, de ci de là, d'où poussent plantureusement de petits poils noirs. Votre naïve affirmation que les Américaines appartiennent "au sexe fort" me fait sourire. Que pensez-vous des proprios, des concierges, des bas bleus de restaurant, des matrones d'hôtels etc. en France? C'est la femme qui est en charge, qui tient la caisse, qui gâte son doux homme et ses enfants, n'est-ce-pas? C'est bien l'homme qui est couru, qui est coqueluché en France, et avec quelque raison, je dois l'avouer. . . . Vous



avez une telle manière d'attirer les femmes. . . . Même dans les choses les plus petites c'est l'homme qui est gâté. Il suffirait de rester un heure à Paris, sans y connaître personne, pour constater ce fait: Il suffirait de remarquer tous ces petits abris standardisés non-ouverts aux dames, à chaque coin de Paris. J'en tire la

conclusion que la femme est pot-au-feu, ou bien qu'elle tient affaire dans quelque intérieur et n'a pas les loisirs de parcourir la ville ou de s'arrêter comme les hommes pour faire une commission dans chaque coin.

Pour terminer, je prétends Robert, que cette vie française est trop "standard," trop repliée sur elle-même, trop dominée par la femme-pieuvre, qui obligée de travailler trop dur faute d'inventions nouvelles, ne sort jamais de son petit monde, sauf le dimanche, quand toute la famille se rend au jardin public, coutume paisible et joli, bien sûr, mais un peu trop supervisée par une mère qui fait aller son monde au dodo trop tôt, un peu trop susceptible de faire voir la vie dans une voiture à bébé. Par contre, en



Amérique, comme personne n'a envie de rester cloué au sein de sa famille (vous direz manque de vie familiale, j'en suis sûre), on peut toujours essayer ses ailes; on s'amuse à bavarder avec d'autres amis du même âge, des amis rencontrés par hasard mais librement acceptés, en goûtant un "Coke" au "drugstore." (Je prends

le drugstore comme symbole d'amitié et de largeur d'esprit). Là, tout en étant à la portée de la famille, il nous est permis de sortir de chez nous, d'être en état d'élargir nous-mêmes nos horizons dans l'intimité de notre propre monde.

Ne vous isolez pas avec vos belles antiquités, Robert; ne faites pas trop, par la pensée de promenades nostalgiques à travers vos parcs pleins de douceur. Oubliez un peu, en Amérique, "comment c'était là-bas."

Descendez donc de l'air raréfié des cieux, sortez de votre carlingue d'ivoire et venez me voir bientôt, sur la terre, pour me dire mon fait. Alors, à notre prochaine rencontre! . . .

Marguerite Hoppe,
East Lansing, Michigan

Temoignages F. F. I.

LES AILES CLANDESTINES

L'auteur de ces lignes, après avoir été en zone "non-occupée" jusqu'en 1942, a appartenu en 1943 à l'Etat-Major parisien de l'Armée Secrète.

*

9 heures. L'ombre s'étend tranquille, sur notre petite base. En savourant lentement un Chocolate Sundae, j'écoute la radio de l'Officers' Club qui joue en sourdine "My dreams are getting better" . . . Tout est calme ce soir, les grillons de l'Alabama modulent leurs chansons comme ceux de ma Provence. Même pas un moteur d'avion pour nous rappeler notre tâche. . . . Se peut-il qu'un tel changement se soit produit en moins d'un an! Se peut-il que mon ami, cet aviateur français si semblable à ses camarades américains, ait été un "maquisard" poussièreux et hirsute! Se peut-il que cet officier qui me sourit ait été pendant près de trois ans un être inquiet, traqué?

Il me faut, aujourd'hui, revenir à quelques années en arrière. Cette même T.S.F. qui emplit ce soir notre club de musique et de douceur, combien de jeunes gens de chez-nous l'ont écoutée avec angoisse lorsqu'elle leur apportait, malgré le brouillage et les oreilles ennemis, des ordres et des consignes! On se souvient des phrases absurdes qui ouvraient et suivaient les émissions de la radio de Londres: "Voici maintenant quelques messages personnels: Madame se meurt. . . .

Les carottes sont cuites. . . . Raimu n'a pas d'accent. . . . Les éléphants jouent du théâtre . . ." Ces phrases ridicules et plaisantes, qui donnaient au speaker de Radio-Paris l'occasion d'une parodie facile, avaient, vous le savez, un sens très précis que l'ennemi lui-même, d'ailleurs, n'ignorait pas: chacune d'elle constituait soit un ordre d'action pour un groupe de cette vaste armée secrète qui s'étendait sur la France toute entière; soit l'indication d'un parachutage ou d'un atterrissage qui serait effectué en territoire occupé. C'est de cette dernière organisation que je vais parler aujourd'hui.

*

*

Dès l'année 1941, le gouvernement du Général de Gaulle était en liaison avec les groupes de Résistance créés en zone Sud comme en zone Nord. Les premiers parachutages d'agents de renseignement furent organisés en zone Sud par le groupe "Combat" de Lyon. Les liaisons étaient d'ailleurs très difficiles: l'un des premiers délégués du Comité de Londres, parachuté en janvier 1942, ne trouva personne pour le recevoir à l'atterrissement, et dut se débrouiller par ses propres moyens.

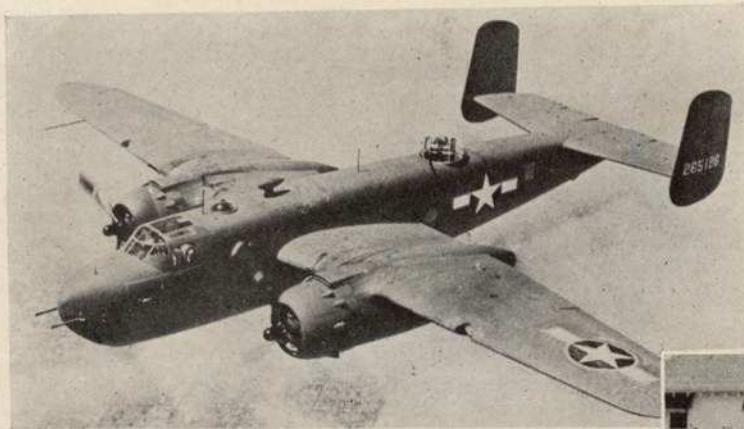
La nécessité d'une stricte organisation se fit sentir: En même temps que l'A.S. (Armée Secrète) se constituait en 1942, un service spécial était chargé d'assurer les liaisons entre elle et Londres. Ce fut, en zone

Sud, le S.O.A.M. (Section d'Opérations Aériennes et Maritimes), devenu par la suite le C.O.P.A. (Centre d'Opérations de Parachutage et d'Atterrissage), enfin le S.A.P. (Section d'Atterrissage et de Parachutage) dernier titre que cette merveilleuse machine de guerre garda jusqu'à la libération. Pour donner un exemple de son activité, il suffit de mentionner l'évasion du Général Delattre de Tassigny, parti de France dans le ciel gris de la Toussaint 1943. En zone Nord, un organisme similaire, le B.O.A. (Bureau d'Organisation Aérienne) déjouait pendant de longs mois toutes les recherches allemandes; en 1943, l'un de ses principaux bureaux parisiens, était dans l'arrière-salle d'une café sis au coin de la rue Pergolèse et de l'Avenue de la Grande Armée ("le Crocodile," si j'ai bonne mémoire).

Dès 1943, la France fut divisée en zones de parachutages et d'atterrissements correspondant aux anciennes régions militaires. Un officier d'opération était à la tête de chacune d'elle; à deux exceptions près, les premiers titulaires de ce poste ont tous été de jeunes officiers ayant suivi à Londres des cours spéciaux, et parachutés les uns après les autres.

* D'après une enquête de Jean FORGUE dans "Le Parisien libéré."

TURNER FIELD



Un "B.25."

Le salut aux couleurs.

Les élèves attendent leur tour de vol.

Préparation d'une mission.

Un groupe de moniteurs.

Aux commandes. . . .

L'officier d'opération disposait d'une sorte d'Etat-Major composé: (a) d'un personnel arrivé avec lui d'Angleterre, en particulier un radio spécialisé et un instructeur de sabotage; (b) de collaborateurs recrutés sur place. Parmi ceux-ci, un adjoint et un secrétaire, (généralement une femme), étaient chargés du chiffre et de la codification des terrains. Pendant que les uns couraient les routes, les autres gardaient les bureaux, ce qui n'était pas moins dangereux. . . Enfin, dans chaque département placé sous son autorité, le Chef de région, avait désigné un délégué. C'est à celui-ci qu'incombait le soin des premières recherches.

Que l'on veuille bien mesurer un instant la prudence et aussi le cœur que nécessitait une telle prospection: battre sans cesse la campagne (et plus souvent à bicyclette ou à pied qu'en auto), passer constamment à travers le réseau d'espionnage ennemi, prendre contact avec des paysans sans doute signalés comme sympathisants, mais dont il y avait constamment à craindre un bavardage. . .

Les instructions données étaient précises: il fallait trouver un lieu isolé (naturellement), d'une superficie de 300 x 300 pour les terrains de parachutage, de 1200 x 1200 pour les terrains où atterriraient les avions "Lysander," et de plus de 1800 pour ceux où viendraient se poser les "Hudson." D'autre part, il était nécessaire de trouver des fermes complices, peu fréquentées, et situées à courte distance, où séjourneraient avant leur départ et à leur arrivée les passagers, et où le matériel serait pour un temps entreposé. Et non seulement il fallait les fermes complices, mais encore devait-on veiller à ce qu'il n'y ait aucune maison suspecte de germanophilie dans les environs.



Le terrain repéré, l'officier d'opération ou son Adjoint venait le reconnaître, et il ne restait plus qu'à le

faire homologuer par les services de Londres qui, à juste titre, étant donné les risques courus par les pilotes, se montraient d'une particulière sévérité. Les coordonnées du terrain proposé étaient calculées sur de simples cartes Michelin au 1/200.000—celles que nous utilisions avant-guerre pour nos randonnées touristiques ou gastronomiques—and transmises en code à Londres.

Le repérage tenait compte de trois facteurs: (a) Position du terrain, en millimètres, par rapport à l'est du méridien le plus proche; (b) Position par rapport au nord du parallèle le plus proche; (c) Distance orientée (en m/m) par rapport à la ville la plus proche.

Aussitôt le terrain homologué par Londres, ce dernier recevait ses conventions d'utilisation, c'est-à-dire un nom, une lettre de reconnaissance, et une phrase lui servant de devise. Par exemple, pour ne citer que l'un des plus connus: "Plongeon—A—Marianne n'aime pas la ville." C'est cette dernière phrase qui était répétée par la radio alliée l'avant-veille et la veille de la venue des aviateurs. Les mots "n fois" qui la suivaient souvent



étaient une indication d'effectif d'avions ou de tonnage largué, par rapport à une unité convenue à l'avance.

On distinguait deux sortes de terrains: 1° L'A.R.M.A., sur lequel étaient parachutés les containers, longs cylindres de 2m50 de hauteur, recélant dans leurs alvéoles intérieures, armes, munitions, ravitaillement, produits pharmaceutiques, etc. —2° L'H.O.M.O., terrain d'atterrissement clandestin destiné au départ et à l'arrivée des voyageurs (ARMA et HOMO doivent signifier quelque chose, je n'ai jamais su quoi. . .) Les premiers, de très loin, furent les plus nombreux.

Les terrains préparés, une tâche s'avérait particulièrement délicate: celle de guider jusqu'à eux, avec le minimum d'encombrements, les avions ravitailleurs. A ces effets, les officiers d'opération recoururent des postes à ondes courtes ("Euréka-Rébecca") qui per-

mirent aux combattants "rampants" d'entrer en conversation avec les aviateurs et de leur donner les indications nécessaires. En 1944, quelques appareils de radio-guide furent même installés sur le territoire occupé! Mais, ce fut l'exception. Le plus souvent, les pilotes ne découvraient le terrain que grâce à un balisage discret, réalisé généralement à l'aide de lampes



électriques ou de phares d'auto, quelquefois de feux. Ceux-ci étaient allumés lorsque les avions commençaient à être entendus. Lorsque c'était possible, la lettre de reconnaissance était formée au sol. . .

On imagine aisément à quels dangers de telles opérations exposaient. L'histoire d'un grand personnage débarquant sur un terrain de Savoie est bien connue: "Où vais-je pouvoir me reposer?" dit-il d'un ton quelque peu impérieux; ce à quoi il fut répondu: "L'hôtel est une grange à huit kilomètres, mais l'ennui, c'est qu'un peloton de S.S., qui vient d'arriver, se déploie à 1500 mètres d'ici." On sait ce qui attendait les patriotes capturés dans de telles conditions. . . Et pourtant, des jeunes gens, sur une piste d'atterrissement, n'ont pas hésité, à l'instant même où les Allemands les cernaient, à utiliser jusqu'à la dernière seconde leur appareil d'émission pour éviter que l'avion attendu ne soit capturé.

Pour ce qui est des parachutages, il y en avait eu déjà une soixantaine, en France jusqu'au Jour J du débarquement en Normandie. Après cette date, ils se multiplièrent; et pour la première fois, les squadrions américains furent chargés de ces missions non prévues en Bombing Training (au fait, ne sont-elles vraiment pas prévues?). Le parachutage à ma connaissance le plus important de la campagne, fut effectué le jour du 14 juillet, dans la région de Saint-Céré (Lot), où 345 B-17 (un Wing) en-

voyèrent aux Maquis d'Auvergne, du Cantal, et du Quercy 550 tonnes d'armement. (C'est grâce à cela que si peu des troupes allemandes évacuant le Sud-Ouest de la France parvinrent à la Loire; c'est grâce à cela, aussi, que le dimanche, toutes les filles de Saint-Céré se promènent sous les tours Saint-Laurent avec des blouses de soie bleues, blanches, et rouges. Il n'y aura plus jamais d'aussi belle fête nationale dans le Lot!) Les choses, d'ailleurs, ne se passèrent pas toujours aussi bien: Quelques jours

auparavant, dans le Forez, les Allemands avaient attaqué le Maquis réceptionnant un parachutage; un avion américain volant bas avait même été abattu: Aujourd'hui, à Saint-Cyr-de-Valorges (Loire), une stèle rappelle le sacrifice commun de l'équipage ami et des jeunes combattants F.F.I.

*
* *

J'espère, par ces indications, avoir donné un aperçu assez précis de ce

qu'a été pendant 2 ans le travail des sections de parachutage et des bureaux "d'organisation aérienne." Leur activité atteint son point optimum en juillet et août 1944. . . Mais à ce moment-là, si on avait voulu armer toutes les bonnes volontés, la production de tous les arsenaux que nous possédions avant avant-guerre eût à peine suffit. . . La France, enfin, se redressait, se libérait—la lutte et le sacrifice de tant de camarades, combattants obscurs, n'avaient pas été vaincus.

Le 17^{ème} à Gunter-field



Gunter Field s'apprête à retrouver son calme. Avec une fièvre chaque jour grandissante, le 17ème engloutit les dernières leçons. Et le détachement a mis toute la gomme dans l'espoir, s'il finit assez tôt, de décrocher une "perm" hypothétique.

17ème à Gunter? Après tout, son histoire est la même que celle de tous les détachements qui l'ont précédé. Le "schedule" ne prévoit pas qu'un détachement puisse avoir une existence différente des autres. . . Pourtant, le 17ème s'est acquis une réputation d'originalité et s'est bâti une légende qu'il entend promener partout.

Il est arrivé, voici deux mois, frais émoulu de "Primary." Les 100 "students," fiers du "Certificate of Proficiency" qui leur avait été délivré à Orangeburg, se sentaient tous de chauds pilotes.

Pour les ramener au sens des réalités, on les a d'abord accablés de laïus. Le Commandant d'Armes leur a souhaité la bien-venue en les mettant en garde contre ceci ou cela, en leur recommandant de ne pas . . . en leur

donnant, avec force détails, les grandes lignes de la discipline . . . Fuyons . . . Le "Liaison Officer" le relaya pour leur vanter, pendant 15 minutes, les qualités de la bicyclette "Peugeot" (il a peut-être dit autre chose, mais nul ne s'en souvient. Des recherches, entreprises à la suite de ce discours par de courageux enquêteurs, ont abouti: il existe sur la base de Gunter une bicyclette Peugeot 1939, équipée de pneus "Michelin").

Puis, le "Group Commander," Capitaine Philipsborn, a parlé . . . peu (ouf) mais . . . bien (hélas!) Lorsqu'il en eut fini, les avis étaient partagés: les uns pensaient que c'était un "Chef de Groupe" "sympa" qui s'efforçait de prendre une grosse voix pour faire un peu peur (la peur salutaire des grands débuts). Les autres estimaient que c'était un monstre de sévérité qui s'efforçait d'adoucir sa voix pour ne pas trop effrayer les élèves. . . On en discute encore.

Lorsqu'on jugea les "durs" du 17ème suffisamment malléables, on les promena à la ligne de vol, on les envoia au "ground school," on les traîna

à la P.T.

La P.T., n'en parlez jamais à un "revenant" de Gunter. Je crois que, si le "hard labor" devait emprunter des "regulations" ou des méthodes dans les "A.A.F.T.C.," c'est à la P.T. de Gunter qu'il les irait chercher. Je sais qu'il est inutile de présenter la P.T. . . Vous savez tous de quoi il s'agit. . . Mais je suis sûr que nulle part ailleurs, vous n'avez jamais rencontré et ne rencontrerez jamais pareille débauche de cris inarticulés, de pas gymnastique, de push-up, de sit-up, de soleil, ni une telle rareté de "free play."

Il est vrai que la P.T. succédait au "Ground School" et que tous avaient plus ou moins besoin d'être réveillés. "Ground School"! Peut-être après tout ne nous laisseras-tu que de bons souvenirs: car tu as eu le goût de ne durer que 7 semaines. Et si nous n'avons pas eu les films de "Walt Disney" que nous réclamions tant au Lieutenant "Bill" Daoust peut-être était-ce parce que l'on jugeait nous avoir assez mis à l'épreuve. Mais tu étais, après tout, un "havre" de repos.

Nous laissions notre imagination vagabonder dans les nuages. Penchés sur tes cartes, nous rêvions de longs voyages vers . . . les lointaines Amériques . . . jusqu'à ce que l'heure inexorable nous ramène à la P.T. Oh! tout n'était pas le paradis et, d' "ailleul," la "chaleuil" rendait le "tlavail" pénible. . . . Et il était si difficile de travailler dans le bruit et dans le vent. . . .*

Après tout, le Ground School n'était qu'une introduction au vol. Tous en arrivant à Gunter, nous ne pensions qu'à cela . . . piloter l'AT-6. Peut-être ceux qui restent ont-ils appris un peu à "voler l'AT-6," mais je reste persuadé que ce n'était pas là le but des promenades quotidiennes à la ligne de vol. Nous avons appris à nous lever, à nous asseoir en cadence. . . . Nous avons appris à laver un parquet, à balayer, à essuyer des tables. . . . Bref, dans la "Post War Organisation" nous ferions d'excellentes femmes de ménage. . . . Peut-être était-ce prévu!

A côté de cela, de temps en temps, nous volions. . . . Nous volions? On ne "vole" pas l'AT-6. Piloter cet avion consiste à toucher sans arrêt à 20 commandes, à consulter 72 cadrants ou index, cela dans un ordre défini par la "Déesse Procédure." Lorsque vous êtes à la place dite de pilotage, vous avez l'impression d'être devant une machine de précision. Le travail se fait tout seul. La Déesse Procédure pourvu que vous lui offriez en sacrifice l'ordre sacro-saint qu'elle réclame, la Déesse Procédure conduira votre avion. . . . A condition toutefois que vous consentiez à offrir en holocauste au Dieu "Look Around" les mouvements de tête qu'il réclame. Et, par la voix (la grosse voix) de leur prêtre, l'Instructeur, ces deux divinités vous feront savoir, après quelques heures, si Elles vous acceptent seul dans l'avion qu'Elles vous prêtent.

Premier Solo! Lorsque, pour la première fois, vous vous présentez sur l'approche avec un cockpit-arrière vide, vous vous apercevez qu'enfin, vous atterrissez vous-même. Le manche n'a pas de mouvements désordonnés. . . . Et cela marche mieux qu'en double: en double, lorsque vient l'époque où vous allez être lâché, vous tournez en rond dans le "Traffic," éperonné, énervé, tendu par les cris que vous transmettent les écouteurs. Sans cesse, affolé, vous modifiez la position d'une manette; sans cesse, par la voix de son prêtre, la Déesse

Procédure vous accable de son courroux. Mais enfin Elle agrée vos sacrifices. . . . Vous partez. Tout marche à souhait, vous ne savez trop pourquoi. Décollage . . . train, hélice, manifold-pressure, fletners . . . "Down Wind Leg": je "check" le clackson, sors le train, m'assure de son verrouillage. "Baseleg." Oh! j'appelle la tour, je "coupe la gomme," règle les fletners, tourne sur l'approche . . . 20° de volets suffiront . . . 90 au badin. J'arrondis. Et je me pose 3 points. Et c'est en revenant au décollage pour le second tour, que l'on s'aperçoit du calme qui a régné dans le écouteurs.

Et vous êtes solo. . . . Vous n'avez plus besoin d'aller vous cacher dans la carlingue d'un AT-6 ou de faire semblant d'apprendre vos procédures à la "Ready Room." Vous faites des stages. Vous vous perdez (en général, au-dessus de Gunter). Et vous commencez à voler aux instruments.

Si, à ce moment, vous n'êtes plus tenu de sacrifier au Dieu "Look Around" c'est d'un dieu plus puissant que vous êtes l'esclave. Un dieu qui vous transmet ses ordres par 20 cadrants, 20 aiguilles qui ne sont jamais d'accord, qui profitent de ce que vous détournez les yeux une seconde, pour vagabonder. Et vous, esclave imbécile, vous vous soumettez à tous leurs caprices. . . . Un cumulus, las de voguer seul, vient parfois vous saluer au passage. . . . Et il vous faut recommencer. . . . Et lorsqu'enfin, pendant quelques secondes, tout est bien réglé et que vous pensez vous détendre un peu . . . vous devez passer à un autre exercice.

*

*

Avec le temps, leur nombre diminuait. . . . Ils étaient arrivés 100. Ils furent 90 . . . 80 . . . 75. . . . On les jugea finalement aptes au vol de nuit. Ce fut préparé longtemps à l'avance,



minutieusement. Tout fut réglé, schédule, régulé. Mais il y eut des accidents. . . . Une reprise en main s'imposait. Ils subirent un sermon du Capitaine Philipsborn: "Je vous préviens que je suis décidé à faire un exemple. Je frapperai fort le premier qui fera la moindre faute. Il n'y aura qu'une sanction, l'élimination. . . . Ce soir, pour le vol de nuit, je serai à la tour de contrôle. Prenez garde." Et on lui prêtait ces paroles terribles: "Il m'en faut 3 ce soir" . . . Personne ne fut éliminé.

Je crois que la tradition veut que chaque détachement ait son "perdu au cours d'un cross." Le 17ème ne s'est pas affranchi de cette règle, bien qu'il ait cherché à faire preuve d'originalité. Il eut son perdu . . . ses perdus, mais "ils" se distinguèrent en ne s'égarant qu'au retour, à 2 minutes de la base. Il semble qu'il y ait eu, autour de Gunter, un cercle fatal dans lequel il était dangereux de pénétrer.

Et, cahin-caha, le 17ème se traîna jusqu'au bout, passant à travers les orages, essuyant les . . . rebuffades des chefs de flight, rebuffades qui les touchaient peu car les chefs de flight les faisaient en anglais. Et, un soir, arriva la "graduation."

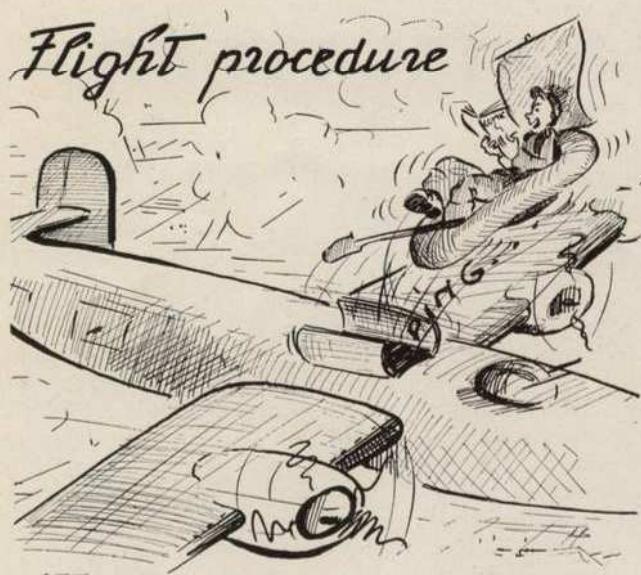
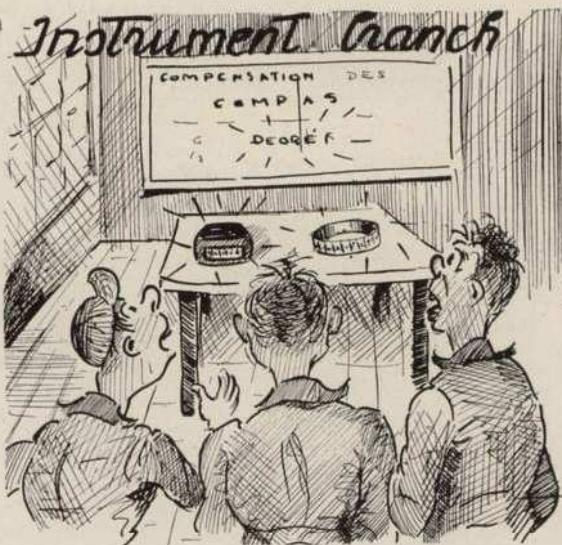
Pour une fois, ils furent "relax." Ils répondirent autre chose que "Yes Sir," ou "No Sir" aux moniteurs. Et le capitaine Philipsborn fit son 2ème discours: "En général, je vous réunis trois fois, la première, à l'arrivée, pour vous souhaiter la bienvenue. La seconde, c'est toujours pour vous engueuler. La troisième, je suis en général trop saoul pour faire des discours et vous l'êtes trop ce soir, pour m'écouter." (A la suite de cette harangue, on estima le problème posé au début de cet article résolu, par 99% des voix, en faveur de la première solution.)

Ainsi s'est achevé le "Basic Training" pour le 17ème. Ainsi s'achève la tâche que le "Courrier de l'Air" m'a demandée. . . . J'aurais préféré une heure d'instruments!

L. G. 22/6/45

* *Dernière heure:* On annonce à l' instant de source autorisée que la "bicyclette Peugeot" est partie "overseas" avec son propriétaire.

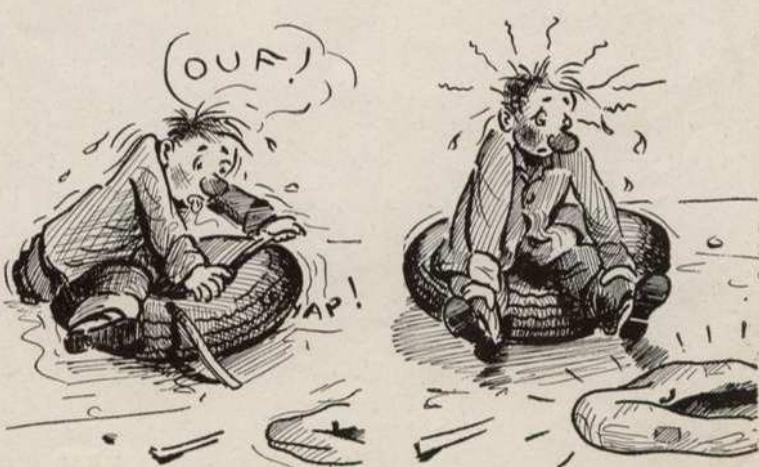
Et peut-être était-ce cette difficulté qui vous a fait préférer, ô Sergent Frumkin, une "petite tour sur une petite île du Pacifique." . . .



KESSLER FIELD

par

J. COMIS



Branch structure

La specialité de . . .



VOL DE FORMATION

Rolland

BOMBARDIER- NAVIGATEUR

illustré par l'E.A.R. ROLLAND

Long ago and far away (décor: un pullman)

Le soleil très rouge cherche une colline derrière laquelle se coucher. Nous arrivons "right in the heart of Texas" (un coeur d'ailleurs un peu sec.) Notre groupe est particulièrement hétérogène malgré l'uniforme. Nous nous regardons comme des bêtes curieuses. Légère somnolence, curiosité, fatigue du voyage, soif chronique. Tout à coup, perçant l'obscurité, les lumières de la gare de BIG SPRING. Elles semblent dessiner un point d'interrogation. Nous rassemblons notre courage et les bagages. Cette ville que nous devinons mal va nous héberger pendant six mois.

Six mois après (décor: une chambrière):

Toujours de gros paquets. Je viens de rassembler ma collection de disques, ma raquette, mon pot à tabac et mon sac tyrolien. Pierre fait miroiter sous mes yeux une paire d'ailes toutes brillantes, toutes gracieuses qu'il vient d'acheter au P.X.

"C'est réellement très élégant, tu ne trouves pas?"

Oui, c'est vrai, elles sont jolies. Mais ça, c'est une qualité extérieure, c'est pour les autres. Pour nous, elles ont en plus la valeur d'un symbole. Elles concrétisent beaucoup d'efforts, beaucoup de foi, une lutte constante, une bataille que nous avons gagnée.

Tout le monde s'approche. On regarde, on admire. Nous avons cependant vu des ailes analogues trente-six fois par jour, pendant 24 semaines. Mais celles-ci sont les nôtres. Et sur le lit que je viens de refaire de frais,

quatre ou cinq individus viennent évoquer des souvenirs.

Sur l'oreiller, à la place de choix, s'est assis celui que la commune renommée se plaît à évoquer sous le nom de Sergent "Je . . . je . . .", le tueur. Pendant que les bombardiers moyens essayaient d'atteindre le centre des ailes, le Sergent "Je . . . je . . . se livrait à de véritables massacres chez les moutons du Texas. L'approche de son avion était signalée par des bâlements plaintifs et une débandade générale dans les troupeaux.

"Je . . . je . . . me demande," déclare-t-il noblement, pourquoi nous avons tous choisi d'être bombardiers?"

grand'chose, qu'est-ce que je peux choisir?

—Bombardier, Navigateur ou Mitrailleur.

—Quelles sont les conditions?

—Dans les écoles de bombardiers et navigateurs, les cours sont faits en anglais. Vous devez donc comprendre cette langue et la parler à peu près couramment. En outre, vous devez avoir une instruction générale suffisante pour assimiler le cours. En réalité, ce n'est pas extrêmement difficile . . ."

Pierre était dans la même situation que moi. Nous allâmes en discuter à la "Cafeteria."

"Pour la question de l'anglais, ça ira certainement, me dit-il. Nous parlons plutôt bien."

Il a peut-être un léger accent de Bel-Abbès; mais c'est réel: il a le don des langues.

Une "waitress" s'approcha: "What do you want?"

—Two coffees.

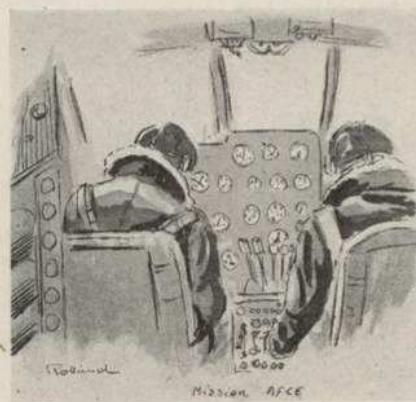
—O.K.

Deux minutes plus tard, on nous apportait deux iced teas. Je regardais Pierre avec une ironie non déguisée.

—No, we don't want iced teas; he said: two coffees.

La servante me regarda avec des yeux clairs, brillants d'intelligence. J'allumai une cigarette en essayant de prendre une attitude modeste. Je ne comprendrai jamais pourquoi on nous a servi des "chocolate milk shakes."

Pierre exposa la situation clairement: "Il y a dans le monde deux catégories de gens: ceux qui lancent les bombes et ceux qui les reçoivent.



Cela m'a ramené très loin en arrière. Je venais de terminer en école de pilotage la gamme d'acrobacies au sol—six tours de chevaux de bois en Primary, un pylone en Basic—Le Commandant d'Armes venait de me demander quelle autre spécialité me tentait actuellement.

"Mon Lieutenant, je n'y connais pas

(Il y en a peut-être une troisième: ceux que l'on vise. Mais ce sont les moins exposés et les moins nombreux)

... Mieux vaut être dans la première catégorie. Et quant à la navigation, d'abord, c'est de la mathématique; et puis, rappelle-toi ce que nous disait le professeur du ground school à Tuscaloosa: "En Extrême-Orient, 60% des avions perdus par la R.A.F. ont été perdus par la navigation."

Lourde responsabilité. Let's take the bombing!

Et c'est ainsi que j'étais venu à Big Spring.

* * *

Le cours complet de bombardier-navigateur dure 24 semaines. Seize environ sont consacrées au bombardement, huit à la navigation. Le premier mois est le mois du "trainer." Les trainers sont les seuls véhicules aux Etats-Unis, qui respectent totalement les 30 miles réglementaires de "war speed." Ce sont des espèces de hauts charriots qui se promènent majestueusement dans de grands halls. Parfois, on entend le crissement d'un pneu sur le mur et la voix aimable d'un instructeur qui réveille le conducteur. Les premiers jours, on tente des courses de vitesse, de trainer à trainer. On mélange tous les interrupteurs, on fait des gestes sacrilèges contre la procédure. Le ground school se développe parallèlement. On comprend de moins en moins le "bombsight" et l'admiration que l'on éprouve pour lui augmente en proportion. Puis les vols commencent.

La première grande joie est donnée par l'"autopilote." Quand le bombardier commence ce que l'on appelle le "run de bombing," il devient le propriétaire de l'avion. Avec tous les boutons, il le dirige presque à son gré. Pierre a déjà amorcé quelques vrilles assez correctes. On dit "my ship" et l'on amène tranquillement l'avion vers la cible, en virages bien coordonnés.

La deuxième satisfaction est le largage de la première bombe. Au sol, on l'a bien couvée des yeux, on a épousseté l'empennage. Un ruban sur la fusée, des inscriptions aimables sur le corps bleu: "S'il vous plaît, allez au centre de la cible" ou "Pierre se trouve quelque part dans le rond des 100 pieds" . . . C'est un peu comme un premier bébé. Synchronisation parfaite. Le temps est calme, on regarde la "target" avec anxiété. Rien ne paraît, pas la moindre fumée. Regard désespéré vers l'instructeur.

Ce bombsight ne marche pas, Sir!

La bombe n'a pas éclaté.

Ouvrez donc la soute à bombes, voulez-vous?

Et l'on recommence. "Bombs away." De l'arrière, le photographe, un peu nerveux lui aussi, pousse une exclamation de joie: "Elle est partie." Hélas! Si l'instructeur ne vous montrait pas ce petit flocon de fumée si lointain, vous ne l'auriez jamais vu. Car les premiers jours, on regarde uniquement au centre de la cible; les jours suivants. . . Vous maudirez encore bien souvent les bombes et tous les instruments du diable qui servent à viser. . . Ce qui ne veut pas dire que le "bombsight" ne soit pas un instrument précis; bien au contraire. Mais parfois, c'est le bombardier qui a des malfonctions, plus particulièrement le lundi matin.

* * *

Vol de matin, vol d'après-midi, vol de nuit. . . Les semaines sont chargées et passent vite. L.A.T.11



Un cours de . . .

devient un bon camarade. Il offre une qualité essentielle qui peut-être, un jour, en fera l'avion de l'avenir: il est extrêmement solide. A première vue, il semble être construit de métal léger, mais à l'usage, j'imagine qu'il doit être en fonte ou en acier trempé. Ce qui ne l'empêche pas de tourner allégrement le tonneau lent avec tout le chargement de bombes.

La dernière bombe. . . Elle s'en va, légère en se balançant gracieusement. Jamais je n'ai mis une bombe aussi loin. Mais maintenant je sais pourquoi.

Dans la ligne de vol française, nous avons changé de salle. Les semaines de navigation viennent de commencer. Répétition particulière: le moniteur me donne les derniers conseils:

"N'oubliez pas que la navigation est 60% d'intelligence et 40% de tenue de Log." Je le regarde d'un oeil ingénue.

—Et combien de "luck" sir?

Oeil très noir, voix sévère:

—Il n'y a pas de "luck" en navigation.

C'est-à-dire que c'est un facteur sur lequel on ne doit pas compter: la régulation ne le prévoit pas.

* * *

La supériorité du bombardier sur le pilote ne se discute même pas: le pilote n'a que la forme 1A; nous nous avons la 12C, le combat Log, le Report, etc. . . C'est presque une vocation littéraire.

* * *

Ceci ne veut pas dire que l'école des Bombardiers soit un Eden où le Colonel commandant la base vient servir chaque matin un cacao fumant. Il faut travailler. Comme en école de pilotage, d'armement, de mitrailleur, (et ceci est une découverte expérimentale), le ground school est parfois monotone. La météorologie, la navigation, avec étude complète du bombsight, en constituent les parties essentielles. Cours dans l'ensemble intéressants quoique abondants.

Et naturellement, P.T. quotidienne. La joie intense de regarder au loin les plaines du Texas pendant que le soleil vient dilater vos poumons et vivifier vos muscles. Possibilité de faire une étude complète de toutes les nuances de l'ombre.

Le Texas, l'immense Texas, entoure la base de toutes parts. Un soleil très chaud, parfois brûlant. Proche du camp, la petite ville de Big Spring, avec quelques night clubs et des marchands de boissons alcoolisées (non, Big Spring n'est pas dry). Certes, il ne faut pas chercher ici le pittoresque des vieux quartiers de Paris ou des clairs de lune de Tolède. Mais le Texas n'en a pas moins une poésie spéciale, à base de cactus, de pierailles et d'arbres tordus. Le Sergent X . . . prétend qu'il l'aime à cause des moutons. De longs troupeaux s'égrènent dans l'herbe tiède. Dès que l'on pousse vers l'est, la verdure reparait. On trouve de grandes villes, Fort Worth, Dallas, avec toutes les possibilités des grandes villes: accidents de voiture gratté-ciel, mixed drinks et froufrous de tous genres: de quoi préparer des bombes à 400 pieds pour le lundi suivant.

Le jour de mon arrivée au camp j'ai retrouvé un vieux copain de Basic.



CINQ
ANNEES . . .





1944. WASHINGTON



26 AOUT 1944. PARIS



MOSCOW. DECEMBRE 1944



PARIS. 11 NOVEMBRE 1944

8 MAI 1945. VICTOIRE

Il m'a raconté son élimination sur P.40. Puis il m'a dit:

—Tu verras, tu ne regretteras pas le pilotage. Ici, c'est intéressant; un autre travail, c'est tout.

J'avoue que je ne l'avais pas cru. Mais l'autre jour, quand nous avons décollé en formation, aile dans aile, et que par la cabine vitrée de l'avion proche, j'apercevais les visages des camarades penchés sur le viseur; quand j'ai senti peser sur mes épaules la lourde responsabilité de leader de formation, que j'ai compris que les bombes tomberaient où je les ferais tomber, j'en ressentis une soudaine

fierté (avant de voir les impacts) . . .

Et comme déclare le Sergent "Je . . . je . . ." en finissant d'écraser mon oreiller "je . . . je . . . je suis bien content d'être bombardier."

Aspt. RAULT-MAISONNEUVE

Note de la Redaction

L'Aspirant Rault-Maisonneuve, un de nos plus fidèles collaborateurs, dont l'article "Voyage autour d'une base américaine," paru en février, a eu un succès considérable, vient de se distinguer dans un autre genre d'activités. A la suite des épreuves de

bombardement, à Big Spring, notre camarade vient en effet de décrocher le titre envie de "outstanding bombardier of the class" avec la chaîne d'identité, offerte par le Training Command, qui accompagne cette distinction.

C'est la première fois que pareil honneur échoit à un détachement français.

L'Aspirant Rault-Maisonneuve sera maintenu à Big Spring comme instructeur. En souhaitant que ses élèves soient dignes du maître, nous lui présentons nos plus sincères félicitations.

Mission a Selfridge

par le S/Lieut. MATHIOT

On se disait bien que ça ne pouvait pas continuer comme ça. Cette série de fronts chauds, tenaces et pluvieux que nous avions trainés avec nous de Louisiane en Michigan, commençait à rouiller sérieusement le moral de la section B-26. Depuis 15 jours nous allions à la ligne de vol pour entendre le chef de flight nous dire d'un air que nous finissions par considérer comme inévitable que le temps était mauvais et qu'il n'y avait pas d'autre alternative que d'attendre un "break-up" qui ne saurait manquer de se produire dans une heure ou deux. . . . Il paraît en passant que la région des Grands Lacs est fatale aux météos. Au bout de trois mois, ils comprennent en général comment ça se passe dans cette pointe nord des USA et petit à petit, ils se résolvent philosophiquement à tirer leurs pronostics à pile ou face.

C'était d'autant plus angoissant qu'il ne nous restait plus qu'à terminer notre stage par la traditionnelle grande formation, celle sans laquelle une classe de R.T.U. ne se considérerait pas digne de se dire GRADUÉE, celle aussi qui simule aussi exactement que possible une vraie mission de combat.

Enfin ce matin le temps est radieux. L'horaire de la mission a été fixé depuis trois semaines et amplement commenté pendant des Etand-by interminables, et tous les membres d'équipage ont eu largement le temps d'en saisir les moindres détails. On se dit surtout que ça va nous changer des missions Instruments et Formation qui ont bouché les trous depuis un mois.

Briefing normal. Conseils aux pilotes, consignes de décollage et d'atterrissage, éternelle et sacro-sainte procédure. . . . Pendant ce temps les bombardiers, qui seront d'ailleurs surtout navigateurs, de débattant avec leurs cartes et les innombrables calculateurs et tables sans lesquelles, paraît-il, un avion ne saurait voler.

Le temps de filer aux parachutes, de passer une Mae-West et nous voici en train de chercher le tapin qui nous a été assigné. Le mécano et les pilotes le vérifient, le radio "chèque" ses appareils, l'armurier qui vient de se payer une pinte de bon sang en voyant un bombardier lâcher un réservoir sur la piste en croyant vérifier le bon fonctionnement des soutes, se hâte d'accrocher les quelques bombes que nous devons aller semer sur la cible d'Oscoda. Au briefing, l'horaire a été précisé jusque dans ses moindres détails: A l'avion à 0800; moteur en route à 0830; décollage à 30 secondes d'intervalle à partir de 0845. Tout se passe bien; un avion dont un moteur "foire" au sol, retourne à la ligne et nous rattrapera en route. La formation monte lentement en tournant autour du terrain et à 0900, les crayons de tous les navigateurs commencent l'indispensable log qui sera le compte-rendu écrit de la mission. La mission se fait d'ailleurs aussi normalement que nous pouvions le souhaiter; le seule chose qui change, c'est de se trouver tout-à-coup côté avec un douzaine d'autres B-26. De ma place, dans le nez en "plexi" du leader de la deuxième escadrille, j'ai une vue splendide sur le paysage qui se déroule doucement 10.000 pieds au dessous, et sur les autres tapins qui maintiennent décidément une formation digne de ce nom.

La seule distraction jusqu'à présent a consisté à consigner tous les 1/4 d'heures, sur ce fameux log, un tas de renseignements qui pourront servir à l'occasion. Un hurlement sur l'interphone, c'est l'armurier qui de sa tourelle supérieure nous prévient que des chasseurs nous attaquent. Nous étions d'ailleurs prévenus. Ce sont les P-47 de chez nous qui s'amusent à faire des passes. Evidemment les assaillants sont pris dans un enfer de feu, à grand coups de camera. . . . C'est peut-être pour ça qu'ils s'approchent si près. . . . La

formation continue, et bientôt nous apercevons les petites îles de la baie de Saginaw qui marquent pour moi la fin momentanée de la navigation ; pour un quart d'heure, me voici bombardier.

Evidemment nous allons faire de notre mieux pour que ces satanées bombes qui semblent de temps en temps prendre un malin plaisir à tomber un peu partout, n'ailent pas trop loin. C'est l'honneur des bombardiers qui est en jeu et aux yeux de tous les équipages encore. . . . Une main sur le levier des soutes à bombes, une rapide vérification du viseur et de tous ces switches qui s'oublient si facilement, et nous ne regardons plus que le leader. Il ouvre ses soutes, et nous ouvrons les nôtres au même instant. La visée se fait, et brusquement, de tous les B-26, dégringole un chapelet de bombes que nous suivons d'un œil anxieux. Pas trop mal, plus des 3/4 des impacts sont bons. Les soutes refermées la formation vire et la routine de la navigation à vue reprend, nous emmenant à travers tout le Michigan pour faire apprécier à ceux de dessous la façon impeccable dont les bombardiers de Selfridge savent tenir un formation, si grande soit elle.

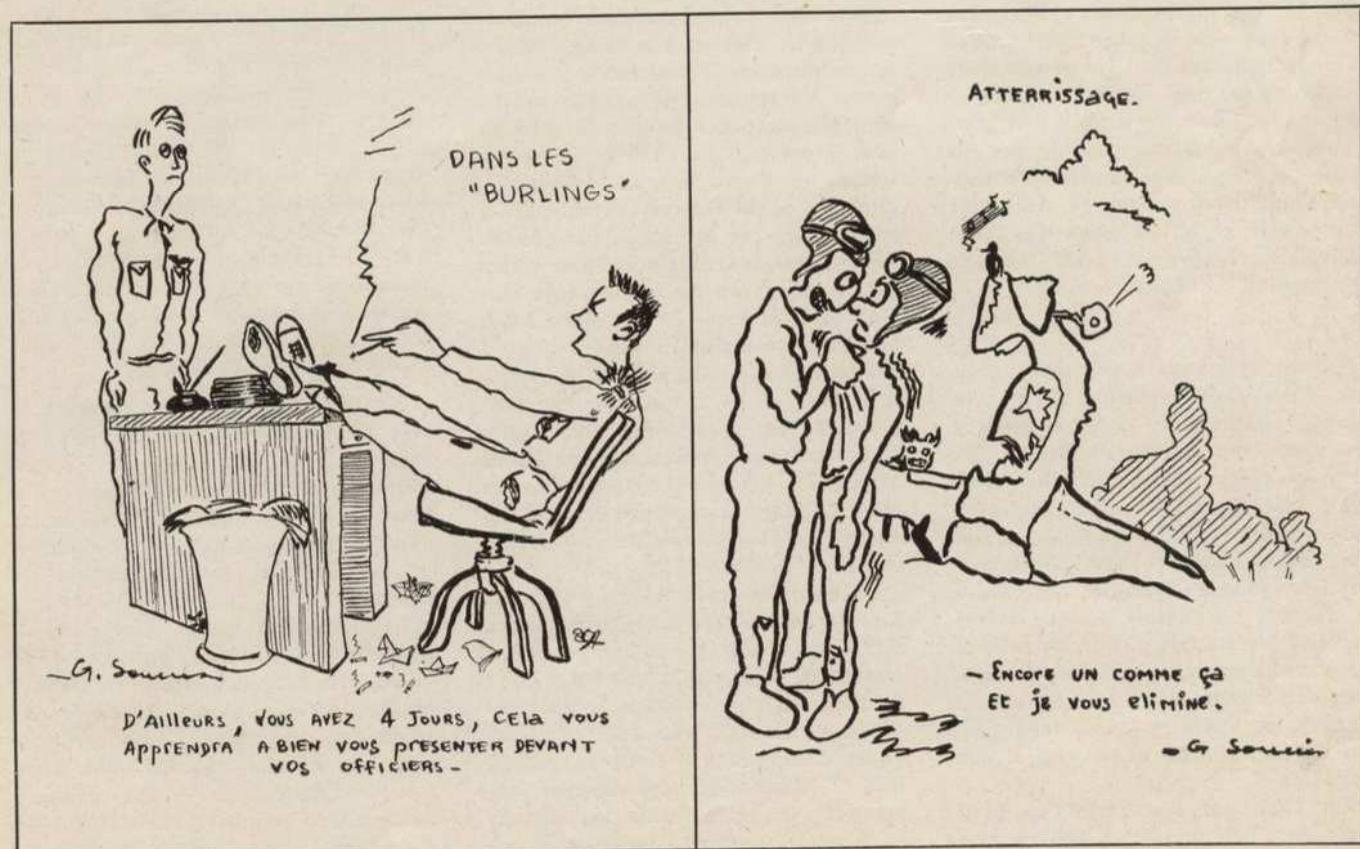
Pendant ce temps, les radios s'amusent à triper leurs postes et s'échinent à faire passer les positions que les navigateurs, empoisonneurs brevetés de tout l'équipage, leur donnent de temps

en temps. Le co-pilote se laisse doucement bercer par un jazz quelconque que le radio compas lui apporte de New York. . . . On rentre, et c'est la procédure normale, pourtant si compliquée, mais qui permet à la formation d'atterrir un avion toutes les 30 secondes.

Au sol, l'avion parqué, le matériel récupéré, on se rend à la Ready-room où "l'officier d'intelligence" nous pose un tas de questions indiscrettes pour voir simplement si nous avons ouvert les yeux et si nous avons pu éviter de nous endormir. Cet interrogatoire, suivi d'un petit speech du chef de flight, termine la matinée. Nous avons eu de la chance : on annonce un front chaud pour demain.



Deux dessins de Soucies





DEBARQUEMENTS

PAR LE LIEUT. J. HABERT

Le Vendredi 13 JUIN 1777, un petit brick français échappé aux Anglais et à la mer hostile, arrivait seul au large de la Caroline, et venait jeter l'ancre dans une petite anse appelée South Inlet. Quelques officiers prenaient place dans une barque, et dans l'espoir d'apprendre de quelque indigène où ils étaient, ils se mettaient à ramer vers l'intérieur des terres. Ils ne rencontrèrent personne que quelques nègres qui pêchaient tranquillement, et dont un, enfin, s'offrit à les conduire au maître. Celui-ci, en pleine nuit, ne les reçut qu'avec ses chiens et son fusil: le major Benjamin Hugues se méfiait des maraudeurs et des Anglais. Les officiers expliquèrent qu'ils étaient Français, et qu'ils venaient pour servir dans l'armée continentale. Ils furent alors traités "avec une cordialité affectueuse et une généreuse hospitalité." Ces Français accueillis par des nègres, un Major et des chiens, étaient les premiers qui débarquaient en Amérique pour venir se battre pour des idées nouvelles. Leur chef avait 20 ans; il s'appelait La Fayette.

*

*

Depuis deux ans, les colonies anglaises d'Amérique étaient en guerre contre la métropole. Leur cause, dès les premières heures de la révolte, avait éveillé en France les plus vives sympathies; la Déclaration d'Indépendance, inspirée de la pensée française du siècle, avait enthousiasmé bien des têtes jeunes et vieilles "que l'idée de Liberté enchantait, et que même l'égalité n'effrayait pas." Le cabinet de Versailles, sans toutefois rompre immédiatement avec Londres, s'était employé à apporter aux "insurgés" une aide matérielle aussi grande que possible:

En 1777, par l'intermédiaire de l'ingénieur Beaumarchais, 200 canons,

200.000 livres de poudre, 20.000 fusils, des vêtements, et même de l'or pour la solde des troupes étaient envoyés aux Américains. En 1778, à la demande de Franklin—dont les cheveux gris et le bonnet fourré avaient fait sensation dans un Paris aux têtes trop poudrées, 200 pièces de campagne en bronze, 30.000 fusils, des munitions en grande abondance, étaient tirés des arsenaux royaux. Un crédit de 2 millions de livres étaient ouvert aux commissaires américains à la seule condition du secret. La nouvelle République ne pouvant acheter de bateaux, il lui en était prêtés; et le fameux Paul Jones partait pour ses combats. . . .

Aux flots de protestations qui arrivaient de l'ambassade d'Angleterre, notre ministre des Affaires Etrangères, Vergennes, opposait de subtils démentis et des réponses de plus en plus évasives. . . . Mais en même temps, le Comte de Saint-Germain, ministre de la Guerre, s'employait à restaurer notre armée, tandis que M. de Sartines travaillait à éléver notre Flotte au niveau de la puissante marine britannique. Le 13 Mars 1778, la France se décidait à passer du plan de l'aide matérielle à celui de l'aide militaire, et la reconnaissance officielle de la République des Etats-Unis était notifiée à Londres. Le 18 JUIN, les premiers coups de canon étaient échangés, au large de Morlaix, entre "La Belle Poule" et la frégate ennemie "Arethuse."

La conduite de la Guerre posait au Gouvernement français des problèmes difficiles: Dans le domaine financier, Necker ne cachait pas que notre pays en sortirait ruiné. Dans le domaine militaire, il était nécessaire 1. d'envoyer d'urgence une flotte à nos Alliés, 2. d'atteindre les troupes ennemis. Or, qu'on aille les trouver en Angleterre ou en Amérique, il fal-

lait, de toute façon, traverser la mer ou l'océan, et vaincre les bateaux qui en étaient les maîtres. . . .

Le premier point fut réalisé sans délai: Dès les premiers jours de JUIN 1778, tandis que l'amiral D'Orvilliers attirait les Anglais devant Ouessant, l'amiral comte d'Estaing quittait Toulon avec 12 vaisseaux de ligne et 14 frégates (son vaisseau, "le LangUEDOC," portait le premier ambassadeur envoyé, aux Etats-Unis). Il arrivait dans la Delaware le 12 Juillet; mais le 9 Août, dans les eaux de New-York, son escadre se montrait inférieure à la flotte de lord Howe.

Il nous fallait encore travailler. . . . Les ports français redoublèrent d'activité: "On fait ici de grands préparatifs," écrit Franklin dans un rapport daté du 26 Mai 1779; "on arme de gros transports, en même temps qu'on construit de petits bâtiments propres à un débarquement, ce qui fait croire à beaucoup qu'on prépare une descente en Angleterre. Quelle que soit l'intention, elle peut changer; mais l'idée qu'on a de cette intention, qui semble prévaloir chez les Anglais, les force à garder chez eux leurs troupes et leurs vaisseaux."

En quelque sorte, en attendant d'être prêts, nous formions ainsi un "second front" constitué par l'immobilisation des effectifs ennemis. Ce n'est pas là, cependant, que la bataille devait être engagée. Sur l'insistance de La Fayette, revenu Général en Février 1779 (. . . et puni, comme officier d'active, de 8 jours d'arrêts symboliques pour avoir quitté en 1776 la France sans autorisation), l'Etat-Major français s'était décidé à envoyer nos troupes en Amérique. Il fallait leur faire franchir 6.000 kilomètres d'Atlantique — un véritable mur hérissé de bateaux ennemis; c'était une bien grande entreprise,

l'Europe se passionnait pour l'action attendue.

Le 7 Septembre 1779, un premier essai de débarquement en force était tenté: Les trois frégates du marquis de Bouilléjetaient 2000 hommes dans Saint-Domingue, défendue par 188 bouches à feu, et l'île tombait entre nos mains après de durs combats.

L'expérience montrait qu'il était possible de franchir l'océan et de débarquer en territoire occupé par l'ennemi.

Le Jour-J fut fixé au 3 JUIN 1780. A la tombée de la nuit, le Vicomte de Rochambeau, Commandant du Corps expéditionnaire, prenait la mer à bord du "Madame de Bourgogne," vaisseau de 80 canons battant pavillon de l'Amiral de Ternay. Dix navires de guerre, un navire hôpital, 36 transports formaient le premier convoi, portant en Amérique des régiments d'élite aux noms prestigieux: Auvergne, Soissonnais, Royal Deux-Ponts, Saintonge . . . Parmi les Colonels, on comptait Noailles, Custine, de Lestrade. . . La cavalerie était commandée par de Lauzun et Robert Dillon, l'artillerie par d'Aboville, le génie par un Vauban, et parmi ces soldats, il y avait un Berthier, futur maréchal d'Empire. . . Après plusieurs accrochages avec l'ennemi et quarante jours de mer, le convoi arrivait devant Rhode Island, où étaient débarqués les 6000 hommes du 1er Corps d'Armée.

Mais l'effort optimum devait se faire en 1781. Rochambeau, sans cesse, demandait des troupes et de l'argent. Le 3 Août, le Comte de Grasse quittait Brest avec 25 vaisseaux de ligne, 3500 hommes, et plusieurs millions de livres. Le 28, il débarquait dans la Chesapeake, en même temps qu'un Corps d'élite amené

de Saint-Domingue par un duc de Saint-Simon. La flotte anglaise de l'amiral Graves, qui tentait de s'opposer à eux, était défaite devant la baie de Lynn Haven (près de Newport News, à l'endroit même où sont arrivés la plupart des détachements des C.F.P.N.A.).

Dès lors, les deux armées françaises, l'une sous M. de Viomesnil, l'autre sous Saint-Simon, et la Flotte rassemblée sous l'amiral de Grasse, concourent à l'investissement de York-Town, où est encerclée la puissante armée de Lord Cornwallis. Le 14 Octobre 1781, l'assaut général est donné; pendant trois jours, Américains et Français mêlent une nouvelle fois leurs efforts et leur sang sur le champ de bataille. Le 17, les tambours ennemis battent sourdement pour la fin des combats. Le 19, l'armée vaincue défile entre deux lignes de soldats alliés, sur la plaine qui s'incline en pente douce vers la York River, près de la route d'Hampton. Les Américains sont à droite, et les Français à gauche; les brillants uniformes et les équipements solides de nos hommes font contraste



avec ceux de leurs camarades américains, pauvrement vêtus. . . Mais la même vaillance et la même volonté ne les avaient-elles pas animés au combat? . . . Dans un lourd silence, le Général O'Hara, au nom de Cornwallis, s'avance vers le maréchal de Rochambeau et lui tend son épée; celui-ci désigne Washington, à la tête de ses troupes: "L'armée française n'est ici qu'en alliée; c'est au Général américain qu'appartient cet honneur. . . ."

Le 20 Août 1944, Eisenhower appela une division française pour la faire entrer, la première, dans Paris, et recevoir la capitulation du général allemand. . . . A travers l'Histoire, les conditions peuvent changer, la puissance passer des uns aux autres; mais chez des peuples unis par des liens qu'aucun nuage n'a jamais su sérieusement altérer, les mêmes gestes se retrouvent. . . .

*
* *

Dimanche dernier, en passant au square LaFayette, je me suis arrêté devant la statue qui, de son bras tendu par dessus les arbres, montre la Maison Blanche à laquelle elle fait face. Sur un côté du socle est écrit: ROCHAMBEAU. Et de l'autre côté, cette phrase: "We have been contemporaries and fellow labourers in the cause of Liberty, and we have lived together as brothers should do, in harmonious friendship."

J'ai pensé à mes camarades de Gunter, à George, lieutenant interprète, et à Walt, mon "roomy," qui continuent là-bas à aider ou à instruire des Français. C'est une chose merveilleuse qu'à 160 ans de distance, nous continuons à marcher sur les mêmes chemins, retrouvant les mêmes faits, nouant les mêmes amitiés, et travaillant toujours dans le même idéal.

Illustré par BOISSOUT

Nos camarades se distinguent . . .

Boxe à Keesler

Le 29 juin 1945, par un knock-out technique au deuxième round, le "French Student" BONILLA François a battu le Pvt. Roy Carlson de Staten Island, et par sa tenue sur le ring, a été déclaré "le meilleur boxeur de la soirée." Le grant d'or lui a été remis par Hoot Gibson, grand organisateur de boxe, qui assistait au com-

bat, sur le ring de la Base de Keesler.

C'est la seconde fois que depuis ses débuts très récents notre jeune camarade remporte le gant d'or.

* *

Graduation à Tyndall

Le 25 juin, les élèves mitrailleurs du détachement "L" ont reçu leurs ailes.

Le Cap. Chef F. BERNARDINI a été classé "best gunner of the class," avec 740 points, suivi par Foulquier et six autres Français. Le premier de nos camarades américains est 8ème, avec 703 points, et le premier Chinois totalise 566 points.

Bravo la mitraille!

L'ame d'un elevé

I PLUIE

Il pleut, depuis l'aube de ce long jour au ciel fermé de nuages trop lourds et trop lents pour permettre aux élèves un espoir. Pas de vol aujourd'hui: le temps s'y oppose de toute la force de ce plafond qui rampe au ras de la piste, comme pour dissimuler à jamais l'espace bleu des aériens parcours.

Avec rancœur, les cadets français en prennent leur parti. Les chambres, assagies à la paisible ambiance propre aux laborieuses études, ne s'enthousiasmeront pas des conversations animées, des récits passionnés, des exubérantes critiques qui, d'ordinaire, prolongent la séance de pilotage toujours jugée un peu courte. Quelques-uns en profiteront pour reviser des cours, préparer l'examen du lendemain. D'autres rédigeront leur correspondance, de styles aussi divers que les destinations. Le reste, une minorité très faible, s'abandonnera à des distractions plus fuites: lectures de magazines, méditations vagues, rêveries vagabondes. . . .

Rêveries vagabondes, parfois nostalgiques, mélancoliques même. Douces rêveries vagabondes de nos évasions vers le passé, vers une terre bien lointaine, vers un être toujours cher. Souvenir de la patrie, là-bas avec les nôtres . . . Loin de tout et de tous, nos coeurs battent français.

II DE TOUS LES COINS DE FRANCE . . .

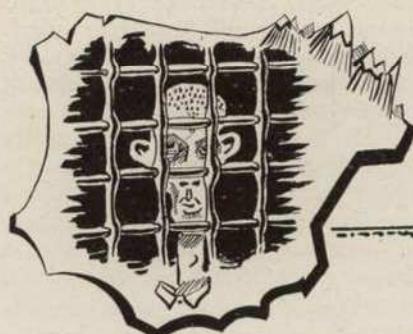
De tous les coins de France, ils viennent jusqu'ici, pour apprendre à voler:



Ceux des plaines de Péguy et des terres de Mistral; ceux des ports hospitaliers aux terre-neuvas antiques; ceux du bleu littoral aux plaisirs trop bruyants; ceux de la Capitale, et les fils des soyeux; ceux de la rude Auvergne, du lumineux Midi; ceux du Rhin—nos frontières que nous vou-

lons défendre; ceux de l'âpre maquis aux vendettas sauvages, ceux des Camargues et ceux des Flandres, ceux du beau pays basque où vécut Ramuntcho; ceux des terres de Lyautey, ceux d'Algérie et ceux de Corse. . . .

Leur résolution de Servir, leur volonté de Servir dans cette arme de leur âge, les soutinrent dans l'incertitude et les conduisirent, enfin, sous l'uniforme d'aviateur. Mais la route fut bien dure! L'évasion d'un pays qu'on aime où l'on ne peut rester; la tenta-



tion des villes où, en marge de la guerre, des hommes vivaient, lâchement; le passage d'une "ligne de démarcation" où s'affrontaient l'abjecte forfaiture et cette douce charité des hospitalités loyales; l'aide fraternelle des garçons du Maquis qui, menacés de tout part, livraient en silence leur obscur combat; la marche exténuante dans les neiges des cimes, poursuivi par les patrouilles; l'Espagne de Miranda où l'inutile souffrance pesait tant à l'intérieur du réseau barbelé. . .

En ce prisonnier traité au mépris des conventions internationales, en ce travailleur violent dans sa liberté de conscience, en ce combattant traqué comme un hors-la-loi, en ce colonial immobilisé dans l'inaction, quelle puissance de rage, d'exaspération, de rancune. Quel désir de revanche derrière un sourire juvénile, le sourire de cette jeunesse maintenant libre, mais non affranchie de sa mission de justice d'abord, de rédemption ensuite. . . .

III VOL

Quel soleil d'Empire, ce matin! Quel horizon et quelle luminosité! Le sable de la piste s'en dore. Immobile pend le manche à air. Les biplans, à cette paisible clarté, ajoutent des éclairs argentés. . . . Quelle chance! On volera.

Ils le savent, tous s'affairent. Leurs pensées se concentrent là, leurs gestes aboutissent là: partir sans retard.

Plus question des lettres de la famille vainement attendues, de la rude grandeur du pays dans sa misère, des subtilités du devoir de navigation, des faiblesses d'une moyenne capricieuse, de l'emploi judicieux de "love" ou de "like," de l'emprunt délicat à envisager pour atteindre la prochaine paye.

Pas une minute de répit au service de distribution des parachutes, ni aux guichets des départs où certaine demoiselle s'étonne de voir sa nouvelle robe, pourtant rouge-sang, aussi peu appréciée. Les moniteurs heureux de cet allant, sourient aux élèves qui arrivent, tandis que partent, avec un touchant consentement, les premiers moteurs sollicités.

Il volent. Ils essayent d'apprendre à voler. Ils y mettent un enthousiasme ardent, toutes les forces de leur jeunesse, toute la finesse de leur intelligence, toutes les ressources de leurs nerfs . . . Ils volent!

Merci, Mon Dieu, pour nos cocardes dans votre firmament, pour nos couleurs sur votre bien, pour nos ailes sur votre ciel, pour le chant libre du Magnificat des clochers, au dessous; pour ce vrombissement d'espérance et de foi qui nous porte; pour cette poignante joie, pour le bonheur si pur de nos êtres. . . .



IV LACHES

Les réveils chantent depuis quelques jours, les déplacements en formation serrée se font avec une discipline consentie, tandis que les commandements régissent le tout, sonores, dépourvus de raideur hargneuse.

Le réfectoire bourdonne d'une rumeur plus assourdisante; le foyer

ASTORIA, L. I.

Photo-Cine



Souriez! !

Publicité.

Un shot difficile.

Instruction militaire.

Les mystères de la camera.

Préparation d'appareils.

Une sortie. Le casse-croûte.

aussi s'anime. Le courrier emplit la boîte postale, annonçant à la mère-Patrie, à l'Empire, aux gentilles petites amies américaines, la nouvelle, la première grande nouvelle, l'évènement, le premier succès. . . Que d'actions de grâce seront reçues par le Dieu des élèves-pilotes! Lâché! Lâché seul à bord, seul, sans l'instructeur, seul, avec le "trac" et les régulations aériennes. . .

Naturellement cela manqua de l'imprévu promis par les anciens. Certes, aucun appareil ne se posa sur les toitures des hangars, n'amerrit sur le lac voisin, ne poussa la poésie d'un plané nonchalant jusqu'à atterrir sur

les frondaisons des bois alentour. Seules se blessèrent, si peu d'ailleurs, si peu en toute franchise, quelques ailes toutes fraîches, encore maladroites.

Certes, nos avions étaient d'une grâce un peu gauche. . . Jamais ils ne nous avaient semblé aussi beaux.

V

ELIMINE . . .

Un mois déjà. . . Si la vie, dans ses aspects matériels, a pris une face



plus aimable, l'amertume d'un échec impitoyable n'en reste pas moins très douloureuse. Je me réfugie dans le souvenir des joies fugitives d'un vol réussi, d'une figure d'acrobate harmonieuse, d'une bonne appréciation du Moniteur.

Je cherche en vain dans le regard de mes amis de chambrée. Notre rêve est brisé.

Mon Dieu, faites que bien vite ces pensées qui me blessent se fondent dans un ordre calme. Cette inutilité m'est trop pénible! Donnez, je vous en prie, à mes heures à venir, une incessante action.

Caporal-Chef Claude BOURY
Illustré par BOISSOUT



On a souvent fait la remarque que la plupart de nos grands Chefs militaires étaient originaires des régions frontières.

C'est à Lille, dans une famille de petite noblesse catholique que naquit Charles de GAULLE, le 22 novembre 1890.

Pour son numéro de juin, dédié au Président, le Courrier de l'Air a demandé au Capitaine GHESTEM, Commandant du Pool de Craig Field, né lui aussi à Lille, de nous dire quelques mots sur sa Flandre natale et le caractère flamand.

*
* *

Depuis mon arrivée en Amérique, répondant à la question classique: "What part of France are you from?", je répondais: "De Lille, en Flandre." Et il m'est arrivé, à plusieurs reprises, de m'entendre dire: "Mais alors, com-

ment êtes vous Français puisque la Flandre se trouve en Belgique?"

J'aime la Belgique, contrée voisine, et petite soeur de la France, parce que je la connais de long en large, que j'ai vécu sa vie, et que j'apprécie son caractère particulier; mais j'aime mieux vous dire que tout mon sang bouillonnait dans mes veines, quand j'expliquais à mes interlocuteurs, qu'il existait une Flandre française, et française jusqu'à la moelle. J'admetts d'ailleurs qu'ils sont excusables, car il existe plusieurs Flandres. En France comme en Belgique, en effet, on dit "Les Flandres."

Je n'ai pas la prétention ni l'envie de faire un cours de géographie et d'histoire aux Français d'Amérique, mais je voudrais m'efforcer de leur faire un peu connaître et apprécier ma Flandre natale. Voulez-vous venir vous y promener avec moi? Chez ses habitants?

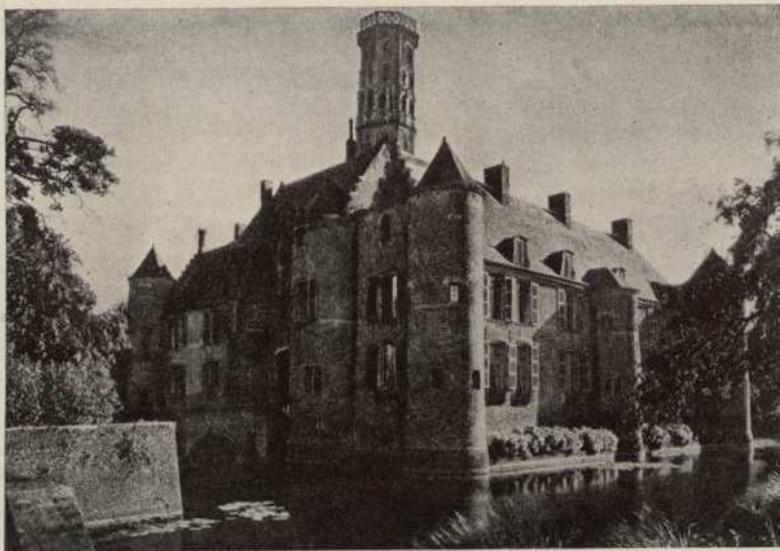
C'est l'hiver, les journées sont courtes. Il fait nuit à quatre heures de l'après-midi. Il pleut, cette petite pluie fine qui vous coule lentement sur le visage et dont le léger bruit calme et régulier es' plein de douceur.

Nous sommes dans une petite ville comme il en est tant en Flandre. Les rues sont brillamment éclairées—les usines aussi. De la rue noire, aux pavés mouillés, on entend battre le cœur des usines; les machines tournent régulièrement. Les phares des voitures dessinent des pinceaux lumineux striés verticalement de pluie blanche.

Nous allons entrer dans l'une de ces maisons de briques rouges, patinées par le temps, un peu noircies par la fumée des usines. Jetons un regard sur la façade. La porte est sur le côté, un perron de quelques marches y mène. Deux étages à trois fenêtres chacun, une seule fenêtre au troisième. Celui-ci à la forme d'un pignon crénelé, comme découpé avec des ciseaux. C'est une maison comme il en existe des milliers, celle d'une famille moyennement aisée.

Nous sonnons. Une petite fille d'une douzaine d'années vient nous ouvrir. Il n'y a pas de bonne. Elle nous fait entrer dans le salon et nous dit: "Je vais appeler maman."

Le salon donne sur la rue. Pas de luxe tapageur—un piano, quelques fauteuils, des portraits de famille, une cheminée flamande soutenue par des portiques qui s'avancent dans la salle. Une grande porte à deux battants est ouverte, donnant sur la salle à manger, où trois enfants sont installés à la grande table, faisant leurs devoirs en silence. Ils lèvent la tête à notre entrée, et se replongent dans leurs cahiers.



Esquelbecq—Le château

Notre hôtesse vient nous recevoir au salon et, avec simplicité nous invite à passer prendre le café dans la véranda, où elle est en train d'emmailloter son dernier né. (En patois, elle dit "amicloter"; voir le "P'tit Quinquin".)

La fille aînée, celle qui nous a ouvert, dresse rapidement la table pour le café. Elle revient avec la cafetièrre à la main (le café est toujours chaud, sur un coin de la cuisinière). Notre hôtesse glisse le bébé emmailloté dans un berceau, et vient ensuite reprendre la conversation, sans façons.

Un coup de sonnette. Le père de famille rentre du travail. Il prend ses pantoufles, et vient s'installer avec nous. Sa femme l'interroge sur son travail de la journée. Elle lui pose des questions précises. On voit qu'elle s'intéresse au travail de son mari.

Nous avons été reçus dans un intérieur plutôt aisé. Chez l'ouvrier ou le paysan, vous auriez été reçu avec la même simplicité, le même naturel, la même amicale sympathie.

Si le Flamand est têtu, s'il est dur en affaires, il est honnête et bon. Il est bon, mais quand il s'aperçoit qu'on l'a joué, sa colère est brutale et sa vengeance terrible. C'est un homme au sang chaud et à la tête froide. Il s'enthousiasme facilement, mais garde son équilibre raisonné, même dans son enthousiasme. Il n'aime pas parler en public, n'a pas le talent d'orateur, et il déteste les discussions stériles. La Flandre n'a guère fourni de politiciens au pays. Les gens du Midi ont la parole plus facile. Ils viennent se faire élire dans le Nord.

Le Flamand aime faire son travail

(c'est un grand travailleur) sans bruit et sans remous, ce qui ne l'empêche pas de le faire gaiement. Il est spirituel, sans être jamais caustique; sensible, sans être sentimental. Il est croyant parce que ses parents, ses maîtres, lui ont enseigné sa foi, et qu'il trouve cela naturel: il a la foi de ses pères. Il a de nombreux enfants (de cinq à dix) non pas seulement par mérite, mais parce qu'il préfère les joies domestiques, celles de l'éducation, à d'autres plus complexes,

tion, ces repas du dimanche, où l'on a invité frères et sœurs et leur famille, où l'on se met à table à une heure pour n'en sortir qu'à six; lorsque ce repas est fait en l'honneur d'un invité, il se termine par ce *Vivat Flamand*, chanté—en latin—, par toute l'assistance debout, l'invité restant seul assis, pendant que ses voisins tendent au-dessus de sa tête une serviette de table. Le Flamand est très hospitalier. Il est fier de son hospitalité. Elle est offerte de bon coeur, mais il y met une pointe d'orgueil, et l'on met "les petits plats dans les grands," l'on sort de leurs armoires les "cristaux," verreries de famille, transmises de père en fils.

Le Flamand est très traditionnaliste. Il a le respect de ses ancêtres, de sa généalogie dont il est fier et qui remonte très loin. Il mène une vie très domestique, reste au pays, voyage rarement, ne s'expatrie pas. Il vit plus souvent à la maison qu'à l'extérieur, sort peu au cinéma, ou au café.

C'est à la maison que les enfants apprennent à vivre. Ils sont gais, car la maison est pleine de jeunesse. Ils apprennent quelquefois la vie d'une façon un peu dure, car le confort est rare quand les enfants sont nombreux. A cette école rude et joyeuse à la fois, les hommes seront de bonne



Dunkerque

celles du confort, des voyages du luxe, que souvent il ignore.

Il aime cependant la bonne vie, les fêtes de famille, les bonnes plaisanteries, la bonne bière et le bon vin qui délient les langues, les bons repas où l'on ne recherche pas tant le plaisir de la bonne chère que celui de la compagnie et de la conversa-

trempe, et les femmes de bonnes nénagères, de bonnes mères de famille.

Le Flamand est libre et il a conscience de l'être. C'est en Flandre que les premières libertés communales ont été accordées par les Rois de France. Et les villes de Flandre, grandes ou petites, se sont souvent

battues contre leurs seigneurs, ou contre l'étranger, pour le respect de ces libertés dont elles étaient fières.

* * *

Il est une légende que je veux détruire, c'est l'opinion communément répandue en France que la Flandre est un pays gris, pluvieux et triste. Certes l'hiver est pluvieux, mais il n'y pleut pas plus souvent qu'à Paris ou dans le Centre.

Si le pays est plat il n'est pas monotone et il possède des coins charmants, pleins de verdure, les champs sont riants et frais, l'été est généralement beau sans être trop chaud, l'air clair et limpide, le ciel d'un bleu pâle dans lequel flottent de légers nuages de coton blancs. Les paysages sont tranquilles, et je ne connais rien de plus calme et reposant qu'une soirée d'été, en ces soirs où il fait encore clair à dix heures, sur les Monts de Flandre —ces monticules boisés qui dominent toute la plaine—tandis que les hirondelles voltigent très haut en sifflant et font miroiter leurs ailes aux dernières lueurs du soleil déjà couché, et que les premiers phares de la côte commencent à envoyer leurs feux clignotants.

Ces grandes fermes en briques rouges, riches, propres, et ordonnées, de la Flandre maritime, perdues au fond de l'immense plaine, où tous, parents, enfants, servantes, ouvriers respirent la joie et la santé, et forment une grande famille patriarcale, ces longues routes blanches, toutes droites, dans la plaine, bordées de hauts peupliers toujours penchés du même côté, forment des paysages dont la poésie n'a rien à envier à celle d'autres contrées. Et notre mer, la Mer du Nord, aux flots verts et glauques, aux lames profondes déferlant en tumulte sur nos longues jetées de bois goudronné qui s'avancent de deux kilomètres dans la mer, ne vaut-elle pas toutes les autres mers? Nos belles plages de sable fin, nos dunes dorées piquetées d'oyats ne valent-elles pas les plus belles? Et cette petite place de village, dominée par son beffroi finement ciselé, dont le carillon égrène tous les quarts d'heure ses notes cristallines sur les petites maisons aux toits rouges, ne vaut-elle pas la plus belle des places du plus beau village de France? Non, la Flandre n'est pas sombre et triste; elle est fraîche et belle.

* * *

Quant à ceux qui disent que son climat sombre et gris déteint sur le

caractère de ses habitants je m'inscris en faux contre eux; c'est là une légende sans fondement.

Il n'existe pas une région en France où les réjouissances publiques ou privées soient organisées aussi souvent et aussi largement: tout est

Chaque année, le lundi de Pentecôte, Lille, capitale des Flandres, qui a gardé son influence attractive sur les Flandres belges, réunit de trois à quatre cent sociétés diverses venant de cent kilomètres à la ronde, et l'on assiste dans les rues de la ville au



Lille, ville natale du Général de GAULLE

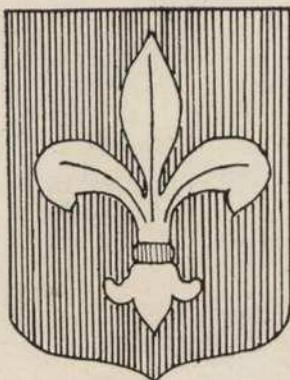
prétexte à réjouissance, fêtes religieuses ou civiles, concours de tir à l'arc, combats de coq, kermesses, processions, fêtes d'orphéons de sociétés cyclistes, d'éducation physique ou d'art dramatique; chaque société organise les dimanches d'été des fêtes où la bière coule à flots—la bonne bière blonde légère de Flandre—and où règnent la bonne humeur et la franche camaraderie.

défilé de ces sociétés avec leur pittoresque flamand, depuis les deux bons géants de Lille (Lyderic et Phynnaert), qui ne font pas moins de six mètres, et pour lesquels il faut enlever les fils de trolley, jusqu'aux Gilles de Binche, avec leurs grands chapeaux à plumes d'autruche, au corps couvert de clochettes, en passant par les sociétés religieuses qui font des reconstitutions historiques aux costumes d'une richesse incomparable, et par les immenses drapeaux aux couleurs violentes de chaque petite ville; tout défile et chante au son des airs populaires flamands. Le Flamand aime chanter, certains choeurs sont renommés, et le fameux Choral des "Trente" de Lille jouit d'une réputation universelle.



Bergues. Le beffroi

Même en hiver, les fêtes sont nombreuses! La Sainte Cécile, la Sainte Barbe, la Sainte Catherine (fête des jeunes filles) et la Saint Nicolas (fête des jeunes gens) en particulier, sont encore des occasions de réjouissances, de visites, de cadeaux. Les monômes d'étudiants de la Saint Nicolas à Lille sont célèbres dans toute la Flandre, et c'est un spectacle amusant que de voir l'étudiant qui représente le bon évêque forcer tous les consommateurs des grands cafés à recevoir à genoux sa bénédiction.



Les armes de Lille.

Lille est après Paris la plus grande ville universitaire de France. Deux universités (Etat et Catholique) comprennent chacune les 5 Facultés, de nombreuses écoles universitaires et techniques supérieures portent à plus de 6.000 le nombre des étudiants. Le

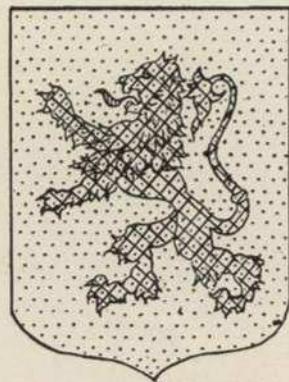
phare qui tourne à nouveau au sommet de son beffroi de 120 mètres, aux lignes modernes et fines, est comme le rayonnement de la pensée flamande.

* * *

Dans cette promenade un peu déordonnée en Flandre, je me suis efforcé de vous donner quelque idée de cette province et de son caractère.

En trente années, la Flandre a subi plus de huit ans d'occupation barbare. Malgré les ruines et les tortures, elle a toujours résisté et toujours tenu. Certains villages, complètement détruits en 1914 et reconstruits ont été à nouveau entièrement rasés mais déjà, comme toujours, la Flandre se relève de ses ruines: le Flamand est tenace, il travaillera pour refaire son pays plus beau qu'il n'était auparavant.

Peut-être aurez-vous trouvé mon exposé un peu partial. Peu importe;



Le Lion de Flandre.

l'on ignore toujours les défauts de ceux qu'on aime et même, on en vient à les aimer. Puisse-je avoir donné à quelques-uns d'entre vous le désir de la connaître un peu mieux et de la visiter, ma belle et riche Flandre.

Cne Jean-Marie GHESTEM

Poste Aerienne

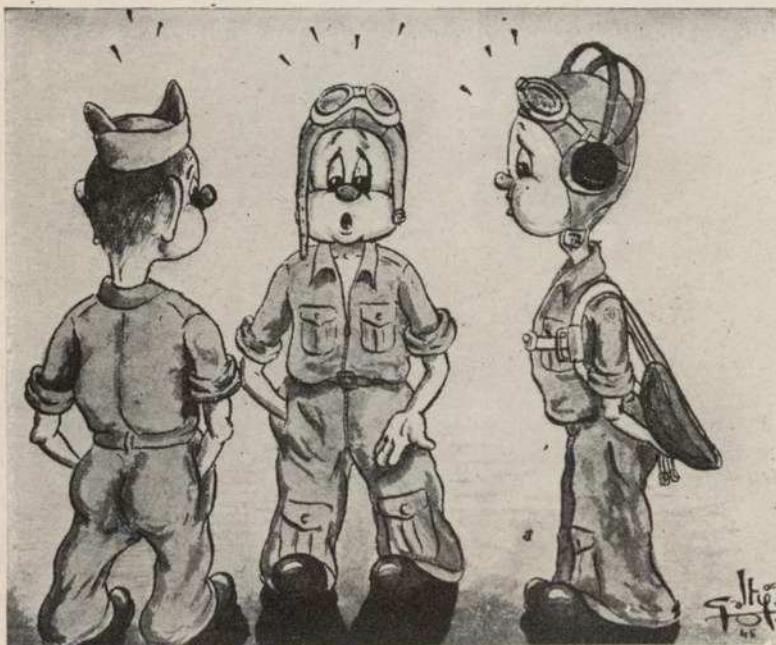
Entrainement

Du 2 septembre 1939 au 7 mai 1945, les écoles du P.N. en Amérique ont décerné 595.381 brevets de toutes catégories (dont 270.605 en 1944, année de l'effort maximum), soit 224.331

pilotes, 46.121 navigateurs, 42.908 bombardiers et 282.836 mitrailleurs.

Cet énorme réservoir de personnel entraîné suffit à couvrir les besoins présents des A.A.F. En conséquence, à la fin des hostilités en Europe, la réduction de l'entraînement et la fer-

Sergents X . . Y . . Z . ., 15 jours d'arrêts de rigueur. Motif:
Ont volé en formation sans autorisation. . . .



—On a voulu voler de conserve et on s'est fait mettre en boîte.

meture, au 4 août 1945, de la plupart des 56 écoles civiles de "Primary" ont été décidées.

A titre exceptionnel, l'école de Primary d'ORANGEBURG (S. C.), réservée aux Français, a vu ses contrats d'opération provisoirement prolongés. Le 21ème y a commencé son entraînement le 28 juin, tandis que le 22ème détachement (23ème à l'arrivée), actuellement à Craig Field, y arrivera à son tour le 5 août.

L'entraînement dans les C.F.P.N.A. sera dans doute allongé de 5 semaines en Basic, et de 5 semaines en Advanced; ce qui fait que les élèves-pilotes obtiendront désormais leurs ailes en 40 semaines, soit 10 en école élémentaire, 15 en école de base, et 15 en école supérieure. Avec ce nouveau programme, et s'il ne nous arrive pas d'autres camarades (ce qui n'est pas sûr du tout), les bureaux français d'Hawthorne fermeront leurs portes aux environs du 20 Octobre, ceux de Gunter vers le 15 Février, et ceux des Advanced Schools (Craig et Turner) vers le 10 Juin 1946.

D'autre part, les brevetés à l'entraînement de R.T.U. sur P.47 feront désormais 120 heures au lieu de 80, c'est-à-dire qu'ils resteront 12 semaines en école d'opérations. Par contre, l'école de perfectionnement (tir à Eglin-Field et transformation sur P.40 à Craig) continue à se dérouler en 6 semaines. Au total, la

formation d'un pilote de chasse se fera donc en: 40 semaines (pour l'obtention des Ailes) plus 6 semaines (en perfectionnement) plus 12 semaines (en entraînement-opérations), soit au total 58 semaines. Il faudra donc compter à peu près 15 mois de travail pour qu'un élève des C.F.P.N.A., n'ayant jamais piloté un avion, devienne un pilote de chasse prêt à être utilisé en essadrille.

Demobilisation

Les opérations de démobilisation ont commencé dans l'Armée de Terre. Les mesures prises par le Ministre de la Guerre visent, en particulier, à répartir équitablement les obligations militaires imposées aux populations métropolitaines et d'outre-mer.

Avant le 1er juillet 1945, seront libérés: 1o. les officiers, sous-officiers et hommes de troupe du recrutement métropolitain appartenant aux classes 1924 et plus anciennes; 2o. les officiers, sous-officiers et hommes de troupe du recrutement nord-africain appartenant aux classes 1931 et plus anciennes; 3o. les indigènes nord-africains appartenant aux classes 1937 et plus anciennes; 4o. les militaires pères de 3 enfants.

La démobilisation des autres classes va suivre rapidement. Elle s'effectuera par tranches portant sur des périodes de plusieurs mois. A la fin de l'année 1945, SEULES LES JEUNES CLASSES (1940 à 46) resteraient sous les Drapeaux. Toutefois, les nécessités de l'instruction et de la guerre dans le Pacifique imposeraient probablement le maintien provisoire d'un certain nombre de gradés spécialistes.

Une instruction du Ministère de la Guerre en date du 8 juin précise que les Officiers et Sous-Officiers démobilisables pourront demander à être maintenus pendant une période de 3 ou 6 mois renouvelable. Les autorisations seront accordées en fonction des besoins d'encadrement et des aptitudes des intéressés.

Il faut bien noter, cependant, qu'à la date du 30 juin, aucune précision n'avait encore été donnée sur l'application de ces mesures à l'Armée de l'Air.

Mutations

Nouvelles des Anciens

Les lieutenants J. TRANNOY et E. GOSSE, anciens moniteurs au Centre de Gunter Field sont actuellement à

l'entraînement au C.I.C. de Meknès.

Les lieutenants pilotes B. HELIOT et H. BRUNET sont respectivement au 1/9 et au 2/5.

Le S/Lieut. du BARRY de la SALLE, est égaré à la compagnie de Commandement de la Zone de Défense Aérienne 503.

Le Lieutenant N. GUITTON, officier mécanicien-électricien du Groupe de Chasse 1/3, est attendu aux C.F.P.N.A., où il sera affecté à des fonctions de Commandant d'Armes (Scott Field).

Decorations

Nos heureux camarades des premiers détachements ont terminé la guerre avec une Croix de Guerre plus ou moins garnie. Parmi les citations décernées en avril 1945, nous avons relevé le nom des camarades sous-officiers suivants:

Sergent-Chef PERRIER Léon, pilote de P.47, sorti des C.F.P.N.A. en juillet 44; Sergents A. HEURTAUX et E. LECEA, pilotes de P.47 (août 44); Sergent F. PEYRONNET, pilote de B.26 (oct. 44); les Eergents A. ALLEMAN, A. CHIBAUDO, R. DOMINICHETTI, P. PANCRAZI, mitrailleurs du 1er détachement ont été cités une nouvelle fois.

*
* *

Les militaires des C.F.P.N.A. dont les noms suivent ont obtenu la Médaille Coloniale:

—avec agrafe Fezzan-Tripolitaine: le Sgt. J. ESPECE

—avec agrafe Lybie: le Lieut C. PERRIER

—avec agrafe Tunisie 1942-43: Le Cne HEBRARD, le Sgt.-Chef NERIN, les Sergents et Caporaux VINCON, ROUSSEAU, GUILBERT, DEFAYE, MICHEL, ITERPRAT, BRET, CABART, LETUPPE, et MOIOLI.

Promotions

Les Lieutenants d'active CONSTANT et ALIBERT, actuellement à l'entraînement dans les C.F.P.N.A., Capitaines dans les F.F.I., ont été promus à ce grade dans l'Armée de l'Air.

Le Lieutenant mécanicien G. JEGO, ancien Commandant du détachement français des usines Glen-Martin à Baltimore, rentré en France le 12 Mai 1945, a été également nommé Capitaine.

Les élèves de l'Ecole de l'Air des promotions 1940-42 (Stennou) et 1941-43 (Dagnaux) ont été nommés Lieutenants (les premiers à compter du 1er Octobre 1944). Quarante-cinq d'entre eux sont actuellement à l'entraînement en Amérique.

Le Courier de l'Air est heureux de présenter toutes ses félicitations aux nouveaux décorés et aux nouveaux promus.

*
* *

Un arrêté du 13 Avril 1945 fixe les conditions d'admission à l'Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique de certaines catégories de candidats dont les études ont été interrompues par suite des circonstances de guerre.

Le "Courier de l'Air" se fera un plaisir de transmettre cet arrêté à tous les Officiers-élèves intéressés.

ECRIVEZ-NOUS. POSEZ-NOUS DES QUESTIONS. Le Courier répondra, dans cette rubrique, à toutes les lettres intéressant l'ensemble des C.F.P.N.A.

*
* *

ENVOYEZ LE "COURRIER" A VOTRE FAMILLE, il fera autant de plaisir qu'une longue lettre.

Les élèves désirant faire parvenir le "COURRIER DE L'AIR" en France ou en Afrique Française peuvent le faire en l'envoyant sous enveloppe comme une lettre ordinaire. Renseignez-vous auprès de votre bureau de poste.

18 juin 1945

L'anniversaire du 18 juin 1940 a été célébré à Washington, dans toutes les administrations françaises, par une demi-journée de repos. Le soir, au cours d'une réunion, à l'hôtel Wardmann-Park, "France Forever" présentait un film tourné en France pendant l'occupation, "Pontcarral," dont la projection avait été interdite par les Allemands. Une vibrante allocution de M. Lacoste, premier Conseiller de l'Ambassade, fut applaudie avec enthousiasme. M. Nelson présidait la séance.

Dans les écoles, le travail ne fut pas interrompu. Mais la commémoration eut lieu, cependant, marquée par la lecture, au moment de la cérémonie des couleurs, de l'ordre du jour No. 4 du Général Luguet et de la célèbre proclamation du Général de GAULLE.



LE DAUPHINE—*La Meije*

INCIDENTS A SELFRIDGE

La page ci-contre de l'Aspirant DUFETEL illustre quelques "incidents" de l'entraînement des Chasseurs à Selfridge pendant le mois de Juin. Tous ces croquis sont très éloquents, mais deux d'entre eux méritent une explication détaillée, que le Capitaine M. HEBRARD, Chef de la Section Chasse, a bien voulu nous transmettre:

LEGENDE: "Je n'y suis pour personne." Le 26 juin 1945, l'Aspirant B, décolle avec sa patrouille de P.47. Il rentre son train; aussitôt après, le moteur a une baisse de régime, puis s'arrête. Il faut se poser droit devant soi, comme le prévoient tous les manuels de pilotage. Devant lui, l'Aspirant B. voit une rivière, des arbres, des maisons; ce que l'on appelle un coin "mal pavé." Pour passer de la vitesse V=130 mph à la vitesse V=0, l'Aspirant B. a recours aux moyens suivants: il heurte un arbre de diamètre imposant (environ 30 centimètres); sous le choc, l'arbre est coupé en deux, mais l'aile droite se détache et suit une trajectoire différente de celle de l'avion. Ne nous occupons pas d'elle et suivons l'appareil. Il a fait un tête-à-queue complet et pénètre dans une paisible maison, où il jette la perturbation: deux murs s'écroulent, une baignoire, vide heureusement, est pulvérisée, le reste du mobilier fera de l'excellent bois de chauffage. L'avion a encore assez de vitesse pour faire un changement de

cap de 45 degrés et aller scier deux arbres. Cet ultime effort l'a épuisé et l'appareil, ou du moins ce qu'il en reste, se couche durement sur le sol. L'Aspirant B. sort de la carlingue, un peu étourdi, mais se présente néanmoins fort civilement au propriétaire de la maison.

LEGENDE: "Selfridge, 29 Juin 1945." Le Sergent N. atterrit derrière l'Aspirant G. Il ne peut pas réduire complètement son moteur et il roule très vite sur la piste. Que faire? Faute de mieux, il prévient son camarade en disant à la radio: "Dégage." L'Aspirant G. est un garçon intelligent; il comprend que ce cri de désespoir s'adresse à lui et il remet les gaz. Au même instant, il entend un bruit anormal et sent des vibrations inquiétantes dans son appareil. L'avion du Sergent N. vient de se précipiter sur lui et l'a sauvagement massacré: toute la queue, jusqu'au poste de pilotage, est répandue en petits morceaux sur la piste. Voyant l'imminence du danger, le Sergent N. n'a pas hésité à freiner et . . . il a mis son avion sur le nez.

Conclusion: de deux appareils absolument neufs, il reste: 1 moteur, 1 poste de pilotage, 3 ailes, 3 roues. Les deux pilotes sont intacts. Voir les barèmes au haut de la page de dessins pour en déduire que cela aurait pu être beaucoup plus grave.

Nouvelles de France

Les ports français sont en train de renaître. Sur les côtes de la Méditerranée, il n'existe plus une seule mine allemande entre le méridien de Toulon et Port-de-Bouc, et la restauration des principaux bassins du port de MARSEILLE est à peu près terminée. Sur les côtes de l'Atlantique, le dragage de la Gironde vient

de se terminer, après deux mois de travail assidu, et le port de BORDEAUX a pu être atteint. Le port de LA PALLICE a été rouvert à la navigation, et un chenal de 500 mètres de large a été jalonné de bouées dans la passe. Enfin, la remise en état du port de SAINT-NAZAIRE a été en-

treprise avec d'anciens bateaux-dragues allemands.

Du point de vue Marine, les travaux de renflouement se poursuivent activement dans la rade de TOULON. Une information en date du 30 juin précise que le cuirassé "Strasbourg," le croiseur "Jean de Vienne," les torpilleurs "Bison" et "Adroit," les sous-marins "Caiman" et "Aurore," seront remis à flot avant la fin de l'année.

* * *

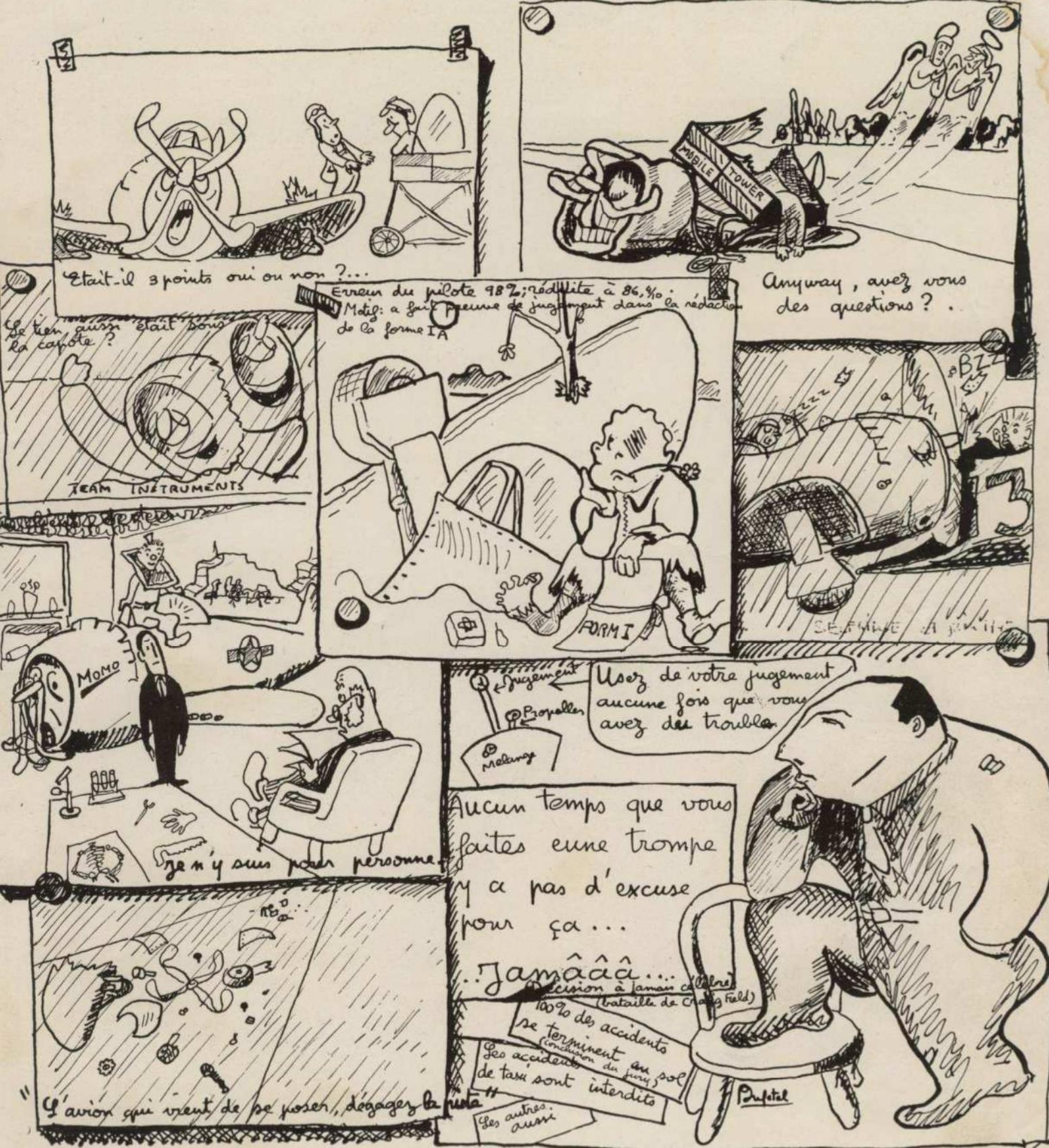
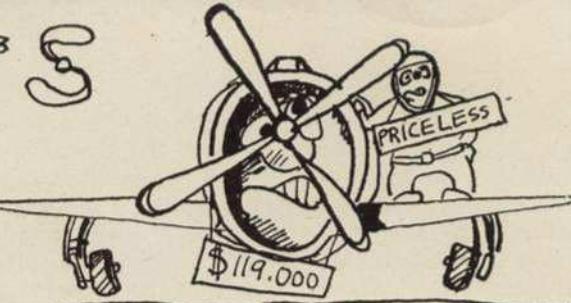
Depuis les premiers jours d'avril, par milliers, les prisonniers et les déportés reviennent d'Allemagne. Leur rapatriement a posé aux services du Ministère des Prisonniers, Déportés et Réfugiés, des problèmes extrêmement délicats: Au jour de l'effondrement du front allemand, on estimait à 2 millions le chiffre des Français encore en Allemagne: soit 950.000 prisonniers de guerre, 750.000 travailleurs déportés et 300.000 déportés politiques.

Leur retour s'effectue de la façon suivante: Les officiers français des missions de rapatriement placés auprès de chaque régiment allié, regroupent nos compatriotes et les dirigent vers l'un des nombreux centres d'accueil situés tout le long de la frontière, de Lille à Evian, ou, pour les rapatriés par mer (zone d'occupation anglaise), dans les ports de Cherbourg et de Dieppe. Chacun de



Le Colonel W. BREYTON, Commandant les C.F.P.N.A., a inspecté, du 19 au 23 juin, les bases de Maxwell, Craig, Tyndall, Turner Field et Orangeburg. Le voici au 'point d'eau' pompeusement appelé "Bar du Sud" par nos camarades de Tyndall.

ACCIDENTS REPORTS



ces centres est équipé pour recevoir quotidiennement de 1000 à 3000 rapatriés, et les acheminer vers l'intérieur. Ils sont rattachés à des gares régulatrices (Valenciennes, Mézières, Sarrebourg, Metz et Mulhouse), d'où partent les trains qui par des itinéraires déterminés à l'avance, et indiqués aux intéressés par des tickets de couleurs variées, conduisent les rapatriés dans les Centres d'accueil régionaux. Là, chacun d'eux est pointé, démobilisé (ou mis en congé de 2 mois, s'il s'agit d'un militaire de carrière), nanti d'effets civils, de tickets d'alimentation, d'effets civils, de tickets d'alimentation, d'un ration de cigarettes et de vivres, et d'une "prime de libération"; après quoi il peut regagner sa demeure.

Dans l'ensemble, cette immense opération de rapatriement—qui a fait depuis deux mois le "climat" si émou-

vant de la France—se déroule favorablement. Naturellement il s'est produit quelques heurts. Les prisonniers et déportés, justement pressés de revoir leurs familles, n'ont pas toujours eu la patience de suivre les voies officielles; en certains endroits, les préparatifs pour les recevoir ont pu se révéler insuffisants. Il est certain que nos camarades qui ont souffert et qui ont, pour quelques-uns, quitté la France depuis 1939, ne peuvent la retrouver sans une certaine déception.

Les rapatriements se poursuivront encore pendant quelques semaines: les autorités alliées ont invité ceux qui ont pu être hébergés dans un camp convenable à y demeurer en attendant le désencombrement des routes; il est aussi possible qu'ils aient été provisoirement retenus aux "barrières sanitaires" établis dans les centres d'accueil; enfin ceux de nos

hommes libérés par les armées russes ont été pour la plupart dirigés vers l'intérieur de l'U.R.R.S. afin d'être rassemblés sur la Mer Noire et rapatriés par Marseille. Tout cela prendra du temps. . . Ceux de nos camarades des C.F.P.N.A. qui s'inquiètent de n'avoir pas encore reçu la nouvelle du retour d'un frère ou d'un ami peuvent donc l'attendre avec confiance.

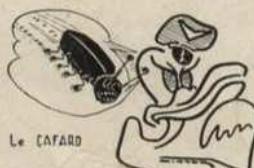
Parmi les libérés du camp de Buchenwald, nous avons noté les noms du Colonel Heurtaux, as de la guerre 1914-18 du Commandant Challes, et de M. Marcel Bloch, constructeur d'avions.

Par contre, le coureur automobile, Robert Benoist, héros authentique de la Résistance, y a trouvé la mort le 14 septembre 1944. Benoist, officier de réserve d'Aviation était un excellent pilote, cité 3 fois à l'ordre de l'Armée en 1918.

Les cas difficiles du Pauv' Canard...

Lorsque l'élève-pilote, après les longs et pénibles mois d'attente au Pool, arrive enfin "dans le circuit," il se heurte à certains cas quelquefois difficiles à résoudre, presque toujours pénibles à passer.

Voici quelques-uns des cas devant lesquels il se trouve:



sans trop rebondir, c'est bien: il a fait le CABOT.

C. S'il réussit un atterrissage trois-points, comme sur un marbre, c'est parfait: il a eu le CARRARE.

D. Lorsque son moniteur le met malicieusement dans le vent de côté, ou l'éprouve en le faisant rebondir, c'est une sale blague: il a eu le CANICHE.

E. S'il ne se dépêtre pas de toutes ces attentions malignes, le moniteur reprend les commandes en hurlant: "Take your head out of your Ass": c'est le CANULE.

F. Si le Pauv' Canard continue à avoir maille à partir avec son instructeur, il tombe dans le CAMAIL.



G. Si la situation s'aggrave, il commence à passer check sur check, et à prendre, en d'autres termes, la pente savonnée: il connaît le CALICE—(and no kidding!)

H. Lorsqu'on lui apprend qu'il aura le plaisir de prendre une leçon supplémentaire avec

le Capitaine, il trouve soudainement le CAROSSE.

I. Si, à la suite de son vol avec le Capitaine, le Major tient à son tour à lui donner une leçon particulière, c'est nettement le CALECON.



L. Le Pauv' Canard qui a réussi à franchir ces étapes continue à essayer ses ailes. Quelquefois, il lui arrive de casser un peu de bois (si peu!): il a fait le CABRIS.

M. S'il se retrouve sur la tête, c'est le CABOSSE; ou si vous préférez, le CADEAU.

N. S'il laisse le taxi s'avancer de 30 pieds comme une bouse de vache (les Américains disent plus poliment: "comme une crêpe" — "pancake landing"), c'est le CAVEAU (ou presque!).

O. Dans le cas où l'élève aplatis son bateau au point de le "rectifier" complètement, comme à la raboteuse, il a eu le CANIVEAU.





P. Si le moteur lui refuse tout-à-coup tout service, il tombe en CARAFE.

Q. S'il ne redresse pas son piqué ou sa vrille, il ne tarde pas à rencontrer le CAREAU.

R. L'avion, lui, connaît alors le CAMEMBERT (bien fait).

S. Après ces derniers cas, selon qu'il sera encore en vie, ou non, l'élève aura droit, soit au CABANON (... "et de rigueur, Monsieur!"), soit au CATAFALQUE.

T. Le Pauv' Canard qui a franchi ces caps difficiles se trouve devant de nouveaux cas: si la première séance d'acrobatie lui donne quelques hauts-le-corps, on dit de lui qu'il subit le CAHOT.

U. Si, à une démonstration

de vol sur le dos par son moniteur, il se retrouve suspendu au bout de son parachute, il a eu le CALIBRE.

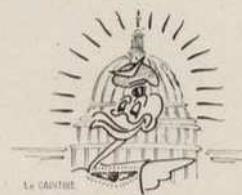
V. Lorsque l'élève se voit inscrit pour un vol aux



instruments, il en arrive au CAPUCHON.

W. Si son moniteur le prend à partie en privé et l'interpelle par des "You overcontrol, you are jerky, you don't coordinate, you don't look around, you are not conscious of the altitude of the airplane, you don't look at your instruments, you look too much at your instruments, you don't keep the ball centered, you don't keep your altitude constant, you do this, you don't do that, You! Oh You!" . . . vous penserez comme moi qu'il est tombé sur le CAILLOU (L'instructeur ou l'élève?)

X. Alors, découragé, Pauv' Canard se résoudra peut-être à être éliminé: il acceptera les façons et les règles du CAPITULARD.



Y. Mais les plus virils se réconforteront dans le CABARET. Toutefois conformément aux regulations, ils s'en tiendront au CAFE, et s'abstiendront de CASSIS (et de beaucoup d'autres choses). . . .

Z. Et ceux-là, ayant résolu victorieusement tous les cas qui se seront présentés à eux auront enfin le droit d'arborer fièrement sur leur poitrine les ailes de Pilote: Ce sera le CAPITOLE.

Un ex-Pauv' Canard du 10ème illustré par BOISSOUT



Adieu au 10ème

detachement de chasse

21 Mars 1944—25 Juin 1945; 15 mois en Amérique: le 10ème détachement-chasse a fini.

Nous nous comptions: pas d'accident fatal, ni même sérieux; à peine quelques incidents: le premier, à Tuscaloosa, BANULS, victime d'une rafale s'est retourné dans son PT-17 et . . . est tombé lourdement sur la tête après avoir machinalement déboulé sa ceinture. Parti de Craig Field LECLERC a posé son AT-6 juste au bord de ce cher vieux terrain de Tuscaloosa, l'hélice en croix; il s'en tire avec quelques cicatrices fort seyantes, faisant de loin la pique aux hobereaux prussiens qui en sont encore (rectification: qui en étaient encore) au sabre pour se mouler un masque d'énergie. A Oscoda, ETAVE a réussi à poser son P-47 à bout d'essence sur la piste elle-même, et 3 point (! ? ! ?); SAVATTIER lui, l'a posé en crash-landing dans les arbres qui sont au bout du champ de mitrailleuse au sol, car son tapin, qui se trouvait très bien en rase-motte, n'a pas



Le 10ème à sa graduation à Craig

jugé utile de remonter (sacrée hélice à pas variable!); il s'en est tiré avec une tonsure des plus inadéquates. A Selfridge-Field, DUFFORT a vomi le sien à 3 miles de la piste, non sans abattre plusieurs arbres (le P.47 est solide heureusement), quand le taxi, non content de ne pas prendre d'altitude au décollage, s'est décidé à en

perdre. ETAVE, encore, a eu la chance inouïe, après avoir décroché à 1700 pieds dans le remous de son leader en combat de patrouille, de redresser une vrille, au ras des marguerites, après un tour complet, fait certainement unique dans les annales du P-47 (pas un poil de sec!). Et nous avons terminé sur une belle peur,



Adieu des "Buzzards" à leur Marraine

quand DAMBEZ, au cours de l'avant-dernier tir d'attaque en retournement, s'est posé juste sur la rive du Lac Huron, laissant penser à tout le monde entré dans le lac à la verticale, car pendant plusieurs heures, qu'il était personne n'avait vu d'écume.

Arrivés à Bolling Field, nous avons le temps de réfléchir, et de regarder en arrière le chemin parcouru. Le résultat n'est pas mauvais: sur 55 élèves-pilotes-chasse au départ de Tuscaloosa, nous nous retrouvons tout de même à 16 pilotes "finis" de P-47 à l'arrivée à Bolling. Pour encourager ceux qui sont encore à l'entraînement, précisons cependant que les trente-neuf autres n'ont pas tous été éliminés: de FERAUDY reste comme instructeur à Selfridge. Beaucoup d'autres avaient été nommés instructeurs dès la graduation à Craig: CASTIES, DELPARTE, LEFRANCOIS, MONNERIE, BANULS, BOULANGE sont allés à Orangeburg; STAUB, BOUQUET des CHAUX,

DUGUE, VAN GOETHEM sont allés à Gunter; GABIS est resté à Craig, et, dès l'école des moniteurs, il donnait des leçons à son instructeur. D'autres encore comme DUFETEL, LECLERC, MAILLARD, BOBAND, CHARDES ont dû se joindre au 11ème ou au 12ème, pour relever leur niveau (pardon!); par contre, le 9ème



Mrs. John P. SAMPLE, de Saginaw, accueillante amie de tous les Français de Selfridge.

nous a fait cadeau de FERAUDY, JULIENNE, PALLUAU, TRINQUET, et LE GALL; LE DANTEC, du 6ème détachement a terminé avec nous après avoir été "groundé" de longs mois.

Tout compte fait, nous sommes 23 pilotes au sortir de la Ready Room de Selfridge, et . . . de vrais chasseurs, la cravate bien ajustée, selon les plus pures traditions de l'Arme.

Nous avons eu le plaisir de recevoir le Commandant Bouyer comme Commandant d'Armes à Selfridge, 8 jours avant notre départ (tout le monde de penser: "ça va changer, gare à la P.T., laissons ça aux copains!").

A Bolling-Field, nous avons la joie de nous retrouver avec le 10ème Bombardement, qui vient de rejoindre deux jours après nous, cas jusqu'à présent unique de réunion d'un détachement au départ. Venus ensemble, nous sommes heureux d'attendre le même bateau sur le chemin du retour.

En disant adieu à l'Amérique, nous aimons à nous remémorer les dégagements fumants que nous avons faits, les bases par lesquelles nous avons passé; à laisser notre pensée aler avec gratitude aux moniteurs qui nous ont formés; aux Commandants d'Armes qui, toujours peu de temps après notre arrivée dans leur Centre, nous ont accordé une entière confiance, un appui réconfortant, et l'indépendance la plus large dans le cadre du Centre, ce qui nous a aidé à solder notre passage en Amérique par de rapides promotions de grade et un nombre infime de punitions. La plupart d'entre eux ont bien voulu nous dire que notre détachement leur laissait le meilleur souvenir; nous en sommes fiers.

Nous promettons aux anciens de garder, en Groupe, le même esprit d'équipe et de discipline. Chic au dixième!

R. H.

Nouvelles de France

Paris va retrouver ses musées. Les chefs-d'œuvre, mis à l'abri des bombardements et des Allemands dans des grottes ou dans des caves de vieux châteaux, vont bientôt réintégrer les musées, dès qu'on disposera de transports suffisants. A partir du 15 juin, le château de Versailles rouvrira ses portes aux visiteurs. Depuis 1940, seuls des soldats allemands pouvaient

visiter les salles nues. En attendant que les boiseries, qui avaient été démontées, soient replacées, les salons seront décorés de tapisseries brodées d'or et d'argent représentant la vie de Louis XIV, qui reviennent de la Creuse. Le Musée du Château de Versailles présentera un choix de tableaux de peintres suédois du XVIIIème. Le Musée du Louvre prévoit

pour juillet la réouverture des salles de sculpture française du Moyen-Age et de la Renaissance, et de quelques salles de peinture. L'impossibilité persistante d'assurer l'hiver prochain le chauffage et la climatisation des salles qui abritaient les peintures des maîtres d'autrefois retardera probablement le retour des toiles de Fouquet, du Vinci et de Vermeer de Delft.



SELFRIIDGE FIELD



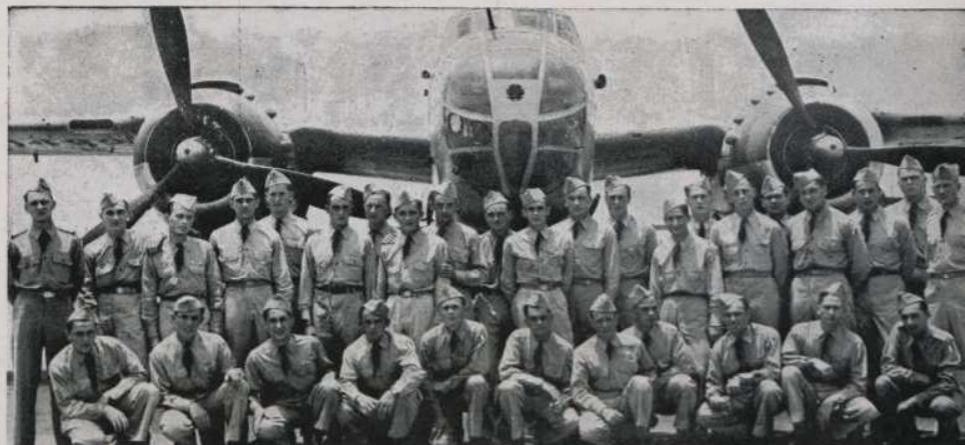
BIG SPRING

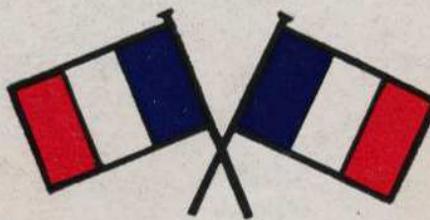


KEESLER FIELD



TURNER FIELD





A TOUS LES FRANÇAIS

La France a perdu une bataille!

Mais la France n'a pas perdu la guerre!

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

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

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

Notre patrie est en péril de mort.
Luttons tous pour la sauver !

VIVE LA FRANCE !

G. de Gaulle
GÉNÉRAL DE GAULLE