

Roger Delt

1944
OCTOBRE



"Clement Ader"

COURRIER DE L'AIR



AUX ETATS-UNIS



**ONT COLLABORE A CE
NUMERO:**

REDACTION:

Colonel Jacques BALSAN
E. A. R. Michel BARDOUX
Sergent Pierre BRUNEAU
E. A. R. René CARRERE
Sergent Armand CLAUDE
Caroline FERRIDAY
E. A. R. Guy MIQUEL
Capitaine Horace E. WOOD

★

ILLUSTRATION:

Caporal Chef Henri BOUR-
DENS
E. A. R. Pierre DUFETEL
S. Lieutenant Jacques
NOETINGER
Aspirant André REMON-
DET (Grand Prix de
Rome 1936)



SOMMAIRE

Propos en l'Air
L'Aviation Allemande
Paysages de France
Le Général McNarney
La Bouteille de Champagne
Reconnaissance à vue au Can-
ada
Nouvelles des groupes—
Changement de désignation
Le Prix
Les Visites
G. B. "Lorraine"
Un Courier des L. A. M. en
1942
Les Pauv' Canards
Activité de nos escadrilles
Poste Aérienne
Col. J. K. MacDuffie
Journée de deuil à Montgom-
ery
En permission: du Canada
à la Californie
Il avait des ailes
Toponymie américaine
Histoires vécues
La Croix de Lorraine
Aux temps héroïques de l'avia-
tion
Tours de piste
Ils ont grandi!
Résonances



NEW YORK - 1944

LE COURRIER DE L'AIR



ORGANE DES ELEVES
DE
L'AVIATION FRANCAISE
EN AMERIQUE

“Pour les Eclèves
par les Eclèves”

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

PROPOS EN L'AIR

LE PERE DE L'AVIATION, CLEMENT ADER

C'est le 9 Octobre 1890, date mémorable dans les fastes de l'aviation, que pour la première fois, un homme a pu s'élever à bord d'un aéroplane, sous la seule impulsion de son moteur. Ce premier décollage fut très bref et ne pouvait pas être un vol soutenu. Il n'en a pas moins été un des très grands événements de l'histoire de l'aéronautique et la gloire en revient entièrement à un Français, l'ingénieur Clément ADER.

Son avion à vapeur baptisé l' "EOLE," ressemblait à une chauve-souris. La machine développait 20 CV. L'ensemble, avec le pilote, pesait 300 Kgs. soit 15 Kgs. au CV.

L'expérience eut lieu à Armainvillers (Seine et Marne) dans le parc d'un château. L' "EOLE," piloté par Ader, battit des ailes, s'éleva et soutenu dans l'air, parcourut en rasant le sol, une distance d'environ 50 mètres, avec la seule ressource de sa force motrice.

Cette performance paraîtra bien modeste à nos jeunes pilotes de B.26 ou de P.47. Rappelons, toutefois, qu'il fallut attendre treize années avant qu'une autre tentative de vol avec moteur put être victorieusement accomplie. Ce n'est, en effet, que le 17 Décembre 1903 que l'un des frères WRIGHT, put décoller à Kitty Hawk (Caroline du Nord) et parcourir à la quatrième tentative de la journée, la distance fantastique de 284 mètres en 59 secondes.

HUMOUR AMERICAIN

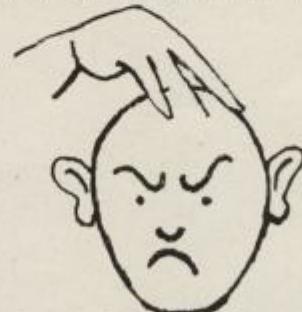
La guerre contre l'Allemagne durait encore en 1947, marquée par un développement prodigieux du matériel américain, en contraste avec le déclin de l'industrie ennemie.

Une super-forteresse B.49, du dernier modèle, survolait Berlin. Le pilote ayant crû entendre un léger bruit à l'arrière, envoya un de ses mécaniciens voir ce qui se passait. Celui-ci enfourcha sa moto-cyclette et revint vingt minutes après, déclarant que ce n'était qu'un Messerschmitt qui venait de s'écraser contre la glace du mitrailleur de queue.

Bien, répondit le chef de bord, prends un torchon et va l'essuyer!

PROBLEME CAPILLAIRE

Les cheveux ont toujours été un sujet de friction (évidemment) dans la discipline. La force de la friction est fonction de la longeur des cheveux.



“La Tour” se doit de souligner qu'actuellement, il y a crise, en raison de l'existence des volontaires féminins, WACS, et autres représentants du b e a u sexe en uniforme.

Il importe en effet, plus que jamais, de maintenir, avec une stricte discipline, les petites différences extérieures qui permettent de distinguer immédiatement, en toutes circonstances, un mâle aviateur d'un volontaire féminin.

Alors les cheveux à 3 cm. . . . c'est bien sûrement un caractère du sexe fort. . . . Le devoir est clair. . . . Ce n'est tout de même pas aux volontaires féminins qu'on peut prescrire n'est-ce pas, de se les faire couper. . . . !!!

“LA TOUR”

L'AVIATION ALLEMANDE

I. LE MATERIEL

Cette étude a pour but de donner un aperçu rapide de ce qui peut le plus intéresser des futurs adversaires de l'aviation allemande : son matériel et ses procédés tactiques.

Nous nous bornerons à étudier, parmi les nombreux appareils en service, les deux principaux chasseurs : le Messerschmitt-109 et le Focke-Wulfe-190, et le Junker 88, qui constituent l'armature de l'aviation de bombardement allemande.

Messerschmitt 109.—Cet avion prit naissance en 1936 (en même temps que notre Morane 405) et dès la fin de cette même année une première série fut construite pour l'Armée de l'Air allemande. Au cours des années suivantes, la forme générale bien connue de cet appareil ne changea guère : c'est un monoplan à aile basse, au train rentrant vers l'extérieur dans les plans (comme le Spitfire), à nez fin et profilé. Les améliorations successives de cet appareil dérivent de l'augmentation de puissance de son moteur à refroidissement par liquide, qui passa de 670 à 1400 CV. Cet accroissement de puissance a porté la vitesse maximum de 460 kmh à plus de 600 kmh, avec accroissement simultané de la vitesse ascensionnelle et de l'armement. Sous sa forme actuelle, le Messerschmitt-109 est muni d'une cabine étanche et équipé de réservoirs contenant de l'oxygène, ou un autre gaz non identifié, sous pression qui peut alimenter le moteur à haute altitude à la volonté du pilote. L'armement très concentré de cet appareil, canon axial et deux mitrailleuses lourdes de capot, en fait un chasseur redoutable par la précision de son tir, malgré sa puissance de feu relativement réduite. Le pilote est bien protégé à l'arrière par divers blindages d'acier et de toles de duralumin superposées. Les radiateurs à liquide refroidisseur, placés sous les ailes, ne sont pas protégés. Des réservoirs largables accroissent considérablement son rayon d'action normal. Cet appareil peut emporter une bombe de 250 à 500 kilos. Délesté de sa bombe et de ses réservoirs largables, le Messerschmitt-109 est, du fait de son faible poids, doté d'une grande vitesse ascensionnelle et d'une grande maniabilité.

Focke-Wulfe 190.—Avion à aile basse, muni d'un moteur en étoile à refroidissement par air, cet appareil est certainement le meilleur chasseur monoplace allemand. Sa construction, assez éloignée de celle en faveur chez les théoriciens allemands, est surtout le fruit des observations et suggestions faites par les pilotes. Le modèle le plus répandu est muni d'un moteur de 1600 CV, équipé d'un ventilateur et d'un capot spécial qui lui donne une grande vitesse ascensionnelle. En effet, l'action du ventilateur a pour résultat de réduire notablement la fraction de puissance consacrée dans les avions classiques au refroidissement du moteur. Son armement est constitué par deux mitrailleuses légères de capot et deux canons d'ailes. Un modèle muni d'un canon de 30 mm., de quatre mitrailleuses légères et deux mitrailleuses lourdes serait sur le point d'être mis en service.

Le blindage protège le pilote à peu près de tous les côtés ; de plus, le moteur est protégé contre les attaques par l'avant. Cette dernière innovation est due sans doute aux "ennuis" que le tir défensif des forteresses volantes a causés à ces chasseurs. Le Focke-Wulfe-190 peut emporter des bombes de 250 à 500 kilos et sa vitesse maximum dépasse 600 kh. Cet appareil a une grande vitesse de piqué et a une grande aptitude au tonneau, ce qui lui permet des manœuvres de dérobement très rapides.

Junkers 88.—Cet avion est un bi-moteur monoplan à aile basse, monodérive, dont l'équipage est de 3 ou 4 hommes. Il est utilisé aussi bien pour le bombardement (horizontal, en piqué, en vol rasant) que pour la chasse (escorte à grande distance, chasse de nuit) ou la reconnaissance. Depuis son entrée en service en 1939, il n'a cessé d'être amélioré et son évolution est comparable à celle du Messerschmitt 109. Parmi les très nombreux sous-types (on peut en dénombrer 17), les plus répandus sont le bombardier, le chasseur de nuit et l'avion de reconnaissance.

Le JU 88, bombardier, peut emporter jusqu'à 1800 kilos de bombes, mais son chargement normal n'excède pas 1.000 kilos. Son armement est de trois mitrailleuses légères, vers l'avant, et trois mitrailleuses légères vers l'arrière (2 supérieures et 1 inférieure). Les différents postes sont blindés. La vitesse de cet appareil n'est pas supérieure à 450 kmh. Ce sous-type comporte des freins de piqué et des lance-bombes d'ailes.

Le JU-88, chasseur de nuit, ne comporte ni freins de piqué, ni lance-bombes ; son armement est augmenté dans le secteur avant. Ses deux moteurs de 1400 CV, pourvus d'un blindage, lui donnent une vitesse maximum de l'ordre de 540 km/h. Il est muni d'un appareil détecteur pour la chasse de nuit très rudimentaire et très éloigné de la perfection de l'équipement analogue employé par l'aviation alliée.

Le JU-88 de reconnaissance ne diffère du précédent que par l'absence du poste du tir inférieur arrière, supprimé afin de permettre l'installation d'appareils photographiques.

En résumé, bien que les performances et possibilités du JU-88 soient très inférieures à celles des avions alliés de même catégorie, c'est un avion robuste et d'un bon rendement que les Allemands utilisent sur tous les fronts.

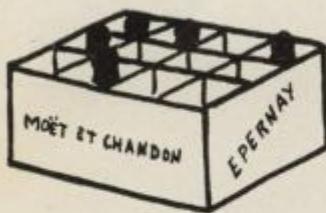
(A Suivre)





To the French Air Force Students in the U.S.A.
With best wishes for success in battle
George J. Monahan.

LA BOUTEILLE DE CHAMPAGNE



par l'E. A. R. Rene CARRERE



Il y a longtemps, vivaient, dans le doux pays où naquit le nectar divin, deux compères très amis . . .

Ils s'appelaient Gedis et Gecontre, et ils étaient armateurs. Un jour, Gedis va chez son ami Gecontre et lui dit:—“Demain je sors un nouveau bateau; viens donc chez moi et nous arroserons ça!”

Gecontre se rend le lendemain chez Gedis.

Celui-ci l'attendait au bord de l'eau. Ses matelots étaient près des amarres qui soutenaient un coquet petit bateau blanc et noir à l'inextricable voilure. Ils se tenaient prêts à larguer les cordes au signal donné. —“Gedis a bien fait les choses!” se dit Gecontre en constatant sur une table devant son compère une superbe bouteille de champagne arborant fièrement force poussière et toiles d'araignée.

—“Quand le bouchon sautera: Pan! les matelots largueront les amarres”—déclara Gedis, “et alors nous trinquerons aux heureux voyages de “La Terrible”.”

“Bravo!” vociféra Gecontre enthousiasmé.

Mais une idée subite traversant son esprit brisa net ses joyeuses anticipations.

—“Mon cher ami, dit-il, tu ne peux donc pas faire attention quand ta langue fourche. Toujours le même distract!”

—“Ma langue fourche” riposta Gedis. “Me prends-tu pour un serpent à présent?”

—“Mais non, mais non! Je dis simplement que tu as dit: “la” Terrible, au lieu de “le” Terrible. Un bateau, c'est masculin.

—“Masculin? Qu'est-ce que tu me chantes, masculin? Mais, de ça je m'en fiche, moi, j'ai dit “la”!”

—“Le!”, “la!”—“Le!”, “la!”—“Le”, masculin!

—“Tu m'agaces! Vlin! voilà une gifle qui est masculine et qui ne fourche pas!”

—“Vlan! voilà sa réponse qui est la soeur ainée!”

—“Vlin! vlin! . . . des étoiles et trente-six chandelles! et . . .

Patatras! . . . Silence . . . La tempête de gifles, de coups et de chapeaux défoncés se calma comme par enchantement, au bruit plus sonore et si particulier du verre qui se brise. La précieuse bouteille, aux antiques et poussiéreuses toiles d'araignée venait d'être éjectée et de s'écraser contre la coque de “La” ou “Le” Terrible.

Les marins attendant le: Pan! caractéristique, larguèrent les cordages et “La” ou “Le” Terrible glissa dans l'eau.

Les compères, le cou allongé, la bouche béante, les cheveux en bataille, l'épouvrante aux yeux, regardaient l'écume pétillante du champagne, se confondre avec l'écume, plus amère, des flots.

Une année s'écoula. Un nouveau bateau fut construit. Nouvelle invitation, nouvelle bouteille de champagne, et . . . “Te rappelles-tu l'incident de l'année dernière, Gedis?”

—“Oui, Gecontre, je m'en souviens; comme ce fut idiot!”

—“Mais, aussi, critiqua Gecontre, si tu avais voulu te rendre à l'évidence, et dire “Le”!”

—“Parce que c'était “la”, voilà tout!”

—“Non! c'était “le”, ta langue a fourché!”

—“Non! “La!”—non! “le!”—“la!”—“le!”—“la!”—“le!” masculin!”

Pugilat. Nouvelle éjection de la bouteille et même dénouement. Le bonne bouteille s'en fut rejoindre la nouvelle coque et le délicieux champagne, les flots amers.

Une année s'écoula encore. Nouvelle invitation. Nouvelle bouteille. Nouvelle bagarre. Nouvelle éjection de la bouteille de champagne et identique dénouement, dû, toujours, à la mésentente des fameux “la” et “le”.

Ce fut un perpétuel recommencement dans les années qui suivirent. Cependant, les affaires allaient leur train et prospéraient. Le renom des deux compères augmentait.

Une année, à l'occasion d'un nouveau bateau qui sortait, d'autres armateurs de tous les coins de France, vinrent assister en foule, car cette fois-ci le bateau était le plus grand qui ait été construit jusqu'alors.

Les visiteurs apprécieront la poussiéreuse bouteille de Champagne qui semblait leur tendre son goulot . . . Mais, oh! stupeur! Les deux compères s'approchèrent de la bouteille et la regardèrent. Puis se regardèrent. Alors ils se firent un signe à la manière de Laurel et Hardy et d'un commun accord envoyèrent la bouteille s'écraser sur la coque du navire. . . .

Ils avaient enfin compris la vanité de ces querelles et l'utilité de s'épargner des gifles. Mais la présence de la bouteille devint une nécessité, une tradition. Les armateurs étrangers trouvant la chose du meilleur goût, rapportèrent la coutume chez eux. Puis la tradition courut de par le monde. Si plus tard, on inventa le ruban, les ciseaux et les marraines, cela n'était pas, je vous l'affirme, dans l'intention de nos deux compères!

Si les belles marraines de nos bateaux modernes savaient que l'origine du baptême au champagne fut une gifle, croyez-vous qu'elles seraient si fières? J'en doute.

TOPOONYMIE AMERICAINE

ES élèves-pilotes français posent souvent des questions sur l'origine des noms français qu'ils remarquent sur leurs cartes à navigation. Espérons que l'explication suivante satisfera dans une certaine mesure une curiosité assez répandue. Faute d'ouvrages de référence sous la main (sauf des cartes, des almanachs, etc.), c'est forcément à la mémoire que je fais appel dans cet article. On y trouvera donc sans doute quelques erreurs qui s'y sont glissées.

Parmi les provinces canadiennes, le Québec est la seule dont le nom actuel est d'origine française. Inutile de discourir longuement sur les relations entre la France et le Québec. Quant à ses noms géographiques, s'ils ne sont pas bel et bien français, ce sont du moins les formes francisées des noms indiens (entendons par Indiens les Peaux-rouges), comme témoigne le nom Québec lui-même.

Aux Etats-Unis, les Français furent les premiers à s'établir dans onze de nos quarante-huit états: Alabama (Mobile, 1702); Arkansas (Arkansas Post, 1686); Illinois, (Kaskaskia, 1720); Indiana, (Vincennes, 1731); Iowa (Dubuque, 1788); Louisiana (Ft. Iberville, 1699); Michigan (Sault Ste. Marie, 1668); Mississippi (Biloxi, 1699); Missouri (Saint Genevieve, 1735); Texas (Matagorda Bay, 1685); et Wisconsin (Green Bay, 1639). Ce sont aussi des Français qui dénommèrent plusieurs états: Louisiana (en l'honneur de Louis XIV); Vermont (nom donné, dit-on, par Champlain); Illinois (forme française du nom d'une tribu d'Indiens). Deux états honorent Henriette Marie d'Orléans, reine de Charles Ier d'Angleterre; Maryland, et Maine (pour la province française). Deux autres états portent des noms d'origine moins directement française: New Jersey, nommé pour l'île anglo-normande de Jersey, dans la Manche; et Delaware, nommé en l'honneur de Thomas West, premier gouverneur royal de Virginie qui portait le titre, "Lord de la Warr."

Sept des capitales d'états portent des noms français: Baton Rouge (prononcé "bat'(u)n"), Louisiana; Boise, (prononcé "boy'zi"), Idaho; Montpelier, en Vermont; Pierre, (prononcé "pir"), South Dakota. Deux de nos capitales rappellent des fondations religieuses françaises: Des Moines, Iowa, et St. Paul, Minnesota. Le nom de Cheyenne, capitale



Capitaine HORACE E. WOOD II, A. C.

Professeur de Biologie, *Craig Field*,
Alabama

University of Newark, Newark, New Jersey, et Research Associate in Fossil Mammals, American Museum of Natural History, New York City.

de Wyoming, a subi plusieurs changements de forme: une tribu d'Indiens des grandes plaines, l'emportant sur tous leurs voisins dans la guerre, comme les Spartiates sur les autres Grecs, s'appelaient "les chiens." Leur nom, traduit en français, fut prononcé "Cheyenne" par des Américains qui ne connaissaient pas la prononciation française, et, après, l'orthographe s'adapta à cette prononciation. Ensuite on donna ce nom à beaucoup de lieux, par exemple, au village qui devint la capitale de Wyoming, à une rivière de South Dakota, et, avec encore un changement d'orthographe, à la Sheyenne River, de North Dakota.

Quelques-unes de nos grandes villes portent des noms donnés par leurs fondateurs français: Detroit, Montreal, New Orleans, et St. Louis. Rappelons-nous aussi Pittsburgh, dont le nom original, Fort Duquesne, est encore presque un nom alternatif, comme le témoignent plusieurs noms en usage actuel, entre autres celui de son université catholique et d'une banlieue industrielle.

Les grands explorateurs français ont été presque tous honorés: citons Champlain, Illinois, et Lake Champlain, New York; Joliet, Illinois, et Québec; La Salle, Illinois, et Colorado; et Marquette, Michigan. Plus à l'ouest, certains noms rappellent les hardis coureurs de bois ("trappeurs") français, tels que: De Smet, Montana, en l'honneur d'un missionnaire jésuite; La Barge et La Barge Creek, Wyoming; Laramie, en Wyoming (ainsi s'appellent une ville, un comté, une chaîne de montagnes, et un fort érigé contre les Indiens); Sublette, Kansas, et Sublet, Wyoming.

La reconnaissance doit bien valoir mieux que la gloire militaire; or il y a des douzaines de villes nommées pour Lafayette (Fayette, Fayetteville, entre autres) pour chaque lieu nommé Napoleon ou Napoleonville. C'est en l'honneur d'un grand patriote américain, Paul Revere (nommé pour son père Huguenot réfugié, né Apollos Rivoire), qu'on a dénommé la ville de Revere, Massachusetts. Les enfants américains apprennent par cœur sur les bancs d'école le poème de Longfellow, telle une chanson de geste, qui célèbre ce patriote.

Dans d'autres cas, il est plus ou moins difficile de constater le rapport exact entre les noms de personnes ou de lieux français et les localités américaines portant ces noms. Il en est ainsi de: Abbeville, en Georgia, Louisiana, Mississippi, et South Dakota; Bayonne, New Jersey; Bethune, South Carolina; Calais, Maine; le Fleuve Saint-Laurent; Fontenelle et Fontennelle Creek, Wyoming; Frontenac, Kansas; Havre, Montana; La Grange ou Lagrange (est-ce en souvenir du savant français?) nom qu'on trouve en Georgia, Illinois, Indiana, Kentucky, Missouri, North Carolina, et Texas; Louisville, Kentucky ville nommée en l'honneur de Louis XVI par George Rogers Clark; Macon, en Georgia, Idaho, Illinois, Mississippi, Missouri, Nebraska, Ohio, et Tennessee; Marseilles Illinois; Montcalm, Alabama; Paris, en Arkansas, Idaho, Illinois, Kentucky, Maine, Missouri, Tennessee Texas, et Ontario; Racine, Wisconsin; la rivière Richelieu, nom donné par Champlain; Strasburg, North Dakota, et Virginia; Toulon, Illinois; Verdun, Québec; Vergennes (ministre de guerre de Louis XVI) en Vermont; et Versailles en Indiana, Kentucky, et Missouri.

Valdese, North Carolina, fut fondé par des Huguenots réfugiés. Remarquons en passant qu'on y fait toujours du pain français et du vin valdensien. De même, New Rochelle, New York, fait penser à la vieille Rochelle, ancienne forte position des Huguenots avant la révocation de l'édit de Nantes. Dans ce qu'on appelle le "pays bas" ("low country") de South Carolina, aux environs de Charleston et surtout dans la ville de Charleston elle-même, on respire maintes fois une ambiance nostalgiquement française. Vous n'avez qu'à entrer dans la vieille église huguenote, qu'à remarquer partout tant et tant de noms français de famille et de rue. Ce fut à Port Royal, South Carolina, que s'établirent des Huguenots réfugiés.

Des caractéristiques géographiques saillantes expliquent beaucoup de nos noms: Au Sable River, Michigan; Dalles, Wisconsin, et The Dalles, Oregon; Deschutes River, Oregon; D'Lo, Mississippi; Dubois, Idaho, et Wyoming, et Du Bois, Pennsylvania; Eau Claire, Wisconsin; Fond du Lac, Wisconsin; French Lick, Indiana, où l'on pouvait obtenir du sel; Grand Prairie, Texas; Grande Ronde River, Oregon; Grosse Pointe, Michigan; Lake Borgne, Louisiana; Lake Superior (le plus grand lac d'eau douce du monde); L'Anse, Michigan; La Porte, Indiana; Mille Lacs, comté en Minnesota, qui donne aussi, les noms dérivés "Mille Lacs Lake," et Milaca, village; Percé, Québec (de "Roche Percée"); Platte River, Nebraska, et Ville Platte, Louisiana; Presque Isle, Maine, et Pennsylvania; Terre Haute, Indiana; Teton Mountains en Wyoming ("les montagnes têtues" dont parlaient les coureurs de voix), montagnes aussi magnifiques que les Alpes, ainsi s'appellent aussi un parc national en Wyoming, et un village en Idaho; Trois Rivières, Québec; et Vermillion, South Dakota.

Quelques noms signalent des données météorologiques: Chaleur Bay, entre Gaspé et New Brunswick, découverte en août (on dit, aux Etats-Unis, qu'il y a deux saisons au Canada, l'hiver et le 4 juillet); et Froid, Montana, (tout près de "Froze-to-Death Creek").

On dirait une approbation générale dans des noms tels que: Beauséjour, Manitoba; Belle Fourche (rivière et village, South Dakota); Belle Plaine, Iowa; Bijou Creek, Colorado, et Bijou Hills, South Dakota; Bonaventure, Québec; Bonne Terre, Missouri; Havre de Grace, Maryland, maintenant un hippodrome renommé; Isle Royal, Michigan; et Mont Joli, Québec.

Par contre quelqu'un a du froncer les sourcils en dénommant: Malade Creek et Little Malad River, Utah; Malheur, prononcé "malhiour" (rivière, lac, et comté, dans la partie désertique d'Oregon); et Purgatoire River, Colorado.

La faune primitive est souvent rappelée: Coquille, Oregon; Loup River, Nebraska; Papillion, Nebraska; Prairie du Chien, Wisconsin; Rivière du Loup et Rivière au Renard, en Québec; Souris River, North Dakota; et, surtout, les tribus d'indiens: Brûlé, nom très répandu dans le South Dakota, pour les Brûlés, tribu de Sioux; Grovont, Wyoming, village, des Gros Ventres; Natchez, Mississippi; Nez Percés, comté, aussi Nezperce, village, en Idaho; Prairie du Sac, Wisconsin.

On se rappelle la vie dure des pionniers américains en lisant sur la carte: Cache Poudre Creek en Wyoming ("cache" s'est enfin naturalisé comme nom commun chez nous). Cache River, Arkansas, et Cache Peak, California. Pas mal de noms, en effet, ont trait au soi-disant "bon vieux temps." Citons Duluth ("de la hutte") en Minnesota; Mazon Creek en Illinois (c'est en vérité une petite rivière qui coulait près d'une maison); Moline ("moulin") en Illinois.

"Autres temps, autres moeurs." Comme cela est vrai en ce qui concerne les moyens de transport! Imaginez-vous ce que c'était que le voyage pour les hommes du temps jadis; voyages en canot ou pirogue, voyages à cheval. Alors les rivières étaient les grandes routes et leurs chutes et les lignes de partage des eaux faisaient obstacle aux embarcations et exigeaient le portage. C'est ce que nous rappellent des noms tels que Portage, en Wisconsin et dans l'état de New York; Portage la Prairie, et The Pas, en Manitoba; et Traverse City, en Michigan. Quant aux difficultés de voyager à cheval, un nom tel que "Mauvaises Terres à Traverser," les témoigne. Ce nom, traduit et raccourci en "Badlands" et appliqué tout d'abord aux "Big Badlands" de South Dakota ainsi qu'aux terrains semblables, s'emploie actuellement comme nom commun.

Chose curieuse, ce sont les petites prairies souriantes de la France qui ont prêté leur nom aux grandes plaines d'Amérique. Chez nous le mot "prairie" a par conséquent une acceptation anglicisée très différente de l'originale. Il en est de même d'autres mots français adoptifs chez nous. Citons "butte" qui se dit, dans l'ouest des Etats-Unis, des collines isolées, aux flancs escarpés et creusés de ravins. Ce mot aussi s'emploie comme nom com-

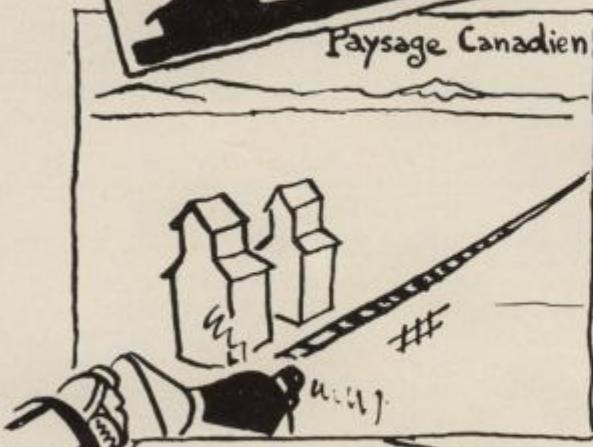
mun. Voici quelques exemples: Butte, la première ville de Montana; Black Butte, Crowheart Butte (parce que le Chef Washakie dansa après une bataille, le cœur d'un Indien de la tribut ennemie des Crow sur la pointe de sa lance); Deer Ears Butte; Four Buttes, Haystack Buttes; Pawnee Buttes, Punkin Buttes; Sentinel Butte; Slim Buttes, Squaw Buttes, White Butte. Il en est ainsi de "coulée": Grand Coulee, Washington; Sand Coulee et Silver Coulee, en Wyoming; on arrive, enfin, au contresens "Dry Coulee," qui veut dire "coulée sèche." Comme suffixe, "ville" s'est tout à fait américainisé: Belleville, Illinois, Kansas, New Jersey, et Pennsylvania, n'a donc guère aucunes relations plus étroitement liées avec la France que Minneapolis, Annapolis, et Indianapolis avec la Grèce. (Et n'oubliez pas que Demopolis, Alabama, fut fondé par des réfugiés français.)

Il y a pas mal de noms qui suggèrent une histoire malheureusement inconnue, par exemple: Anse au Griffon, L'Anse au Beaufils, et Cap Chat, tous en Gaspé; Cœur d'Alene, nom d'une chaîne de montagnes, une ville, un lac, et un comté, en Idaho (est-ce une corruption de Cœur d'Hélène?); Grand'Mère, Québec; La Crosse, Wisconsin; Mont Tremblant, Québec; Poteau, Oklahoma; et Qu'Appelle River, en Saskatchewan (est-ce qu'on remplace ainsi par paresse un nom difficile indien?).

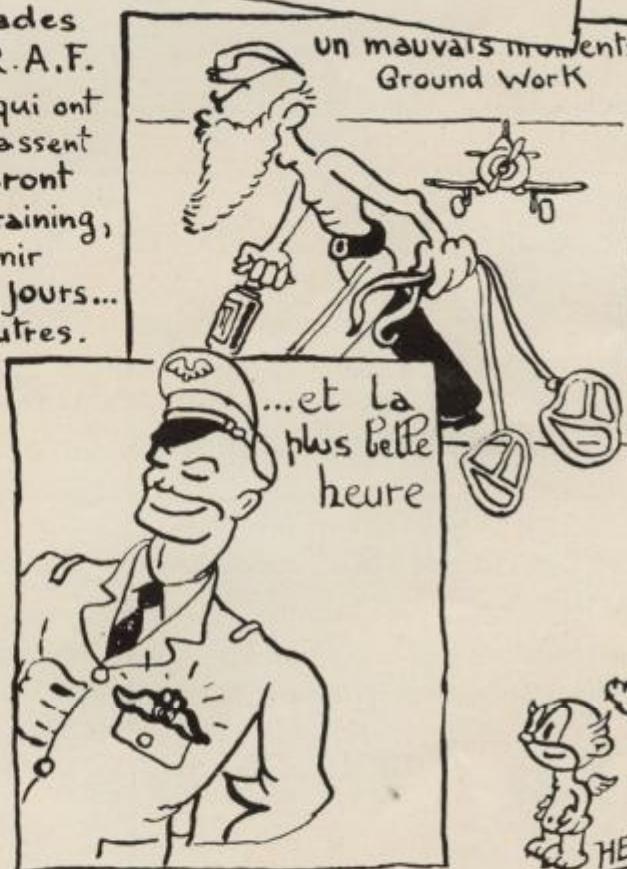
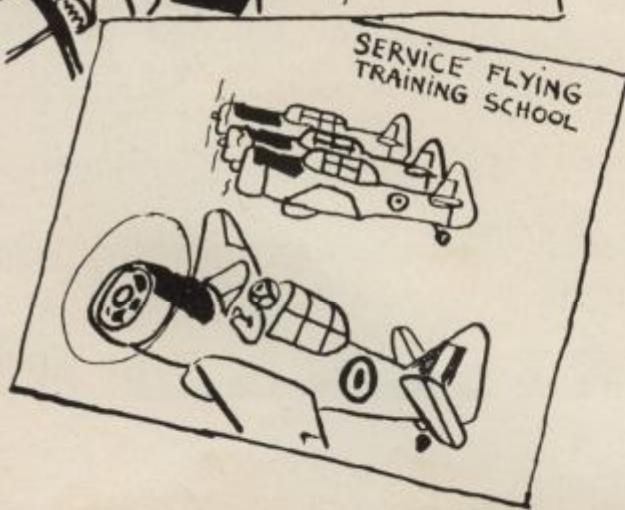
Une rivière de Nebraska portait autrefois le nom indien, Niobrara. Traduit en français, comme "L'Eau-qui-court," l'un et l'autre nom s'employèrent pendant la première moitié du dix-neuvième siècle. Alors, on dressa une grande carte de l'ouest des Etats-Unis sous la direction du Général Humphreys; une faute d'inadvertance de la part d'un artiste convertit "L'Eau-qui-court" en "L'Eau-qui-sonne." Comme c'était, jusqu'alors, la carte la plus exacte, de beaucoup, les géographies d'école et les atlas, pendant presque vingt années, portèrent ce nom tout à fait imaginaire! Maintenant, cette rivière ne porte que son nom indien, Niobrara. Cependant, comme on le voit bien, beaucoup de noms français restent sur la carte d'Amérique.



Reconnaissance à vue au Canada par le C.C. Henri Bourdens, North Battleford, Sask.



à mes
Camarades
de la R.A.F.
à ceux qui ont
passé, passeront
ou passeront
par ce Training,
ce souvenir
des bons jours...
et des autres.



Nouvelles Des Groupes— Changement De Designation

G.C. 2/7 Nice
G.C. 1/3 Corse
G.C. 1/7 Provence
G.C. 1/2 Cigognes
G.C. II/2 Berry
G.C. III/2 Alsace
G.C. IV/2 Ile de France
G.C. 1/4 Navarre
G.C. 1/5 Champagne
G.C. 111/6 Roussillon

G.C. 2/5 Lafayette
G.C. 2/3 Dauphine
G.C. 3/3 Ardennes
G.C. 2/6 Vendee
G.C. 1/9 Limousin
G.C. II/9 Auvergne
G.C. 3/5 Normandie
G.B. 1/22 Maroc
G.B. II/20 Bretagne
G.B. 1/19 Gascogne

G.B. 2/52 Franche-Comte
G.B. 2/65 Senegal
G.B. 1/32 Bourgogne
G.B. 1/20 Lorraine
G.B. 1/25 Tunisie
G.B. II/23 Guyenne
G.R. II/33 Savoie
G.T. 1/15 Touraine
G.T. II/15 Anjou
G.R. 1/17 Picardie

LE PRIX

Tombés pour la France, en service aérien commandé, au cours du mois de Septembre 1944:

Sergent élève-pilote BERAÎN, Louis, à Shaw Field, le 5.

Sergent Mitrailleur BARTHELEMY, Marcel, à Barksdale, le 14.

Sergent Pilote DUCLAUX, Alfred, à Barksdale, le 14.

Sergent Bombardier FLORIN, Jacques, à Barksdale, le 14.

Sergent Mitrailleur-Radio GRIMBERT, Paul, à Barksdale, le 14.

Sergent Pilote MORICET, Jacques, à Barksdale, le 14.

Sergent Mitrailleur-Radio PERICAUD, Roger, à Barksdale, le 14.

Sergent Mitrailleur-Armurier MELIN, André,

à Barksdale, le 14.

Aspirant Pilot GILLET, Claude, à Craig Field, le 15.

Caporal-Chef Elève Pilote LANCON, Joseph, à Craig Field, le 15.

Sergent Pilote Moniteur TINE, Robert, à Orangeburg, le 15.

Sergent Pilote MESSINGER, François, à Os-coda, le 18.

Caporal-Chef Elève-pilote BOURRIEL, Robert, à Craig Field, le 23.

Ces treize victimes du devoir ont été citées à l'ordre de l'Aviation française par le Général Charles LUGUET, Chef de la Mission Française de l'Air, Commandant les Eléments de l'Armée de l'Air aux Etats-Unis.

CE MEME MOIS . . . Dans les airs

1783, le 19, François Pilâtre de ROZIERS, le "premier homme qui ait quitté la terre", s'élève en montgolfière.

1890, le 9, à Armainvillers (Seine et Marne) l'ingénieur Clément ADER, réussit le premier vol avec moteur.

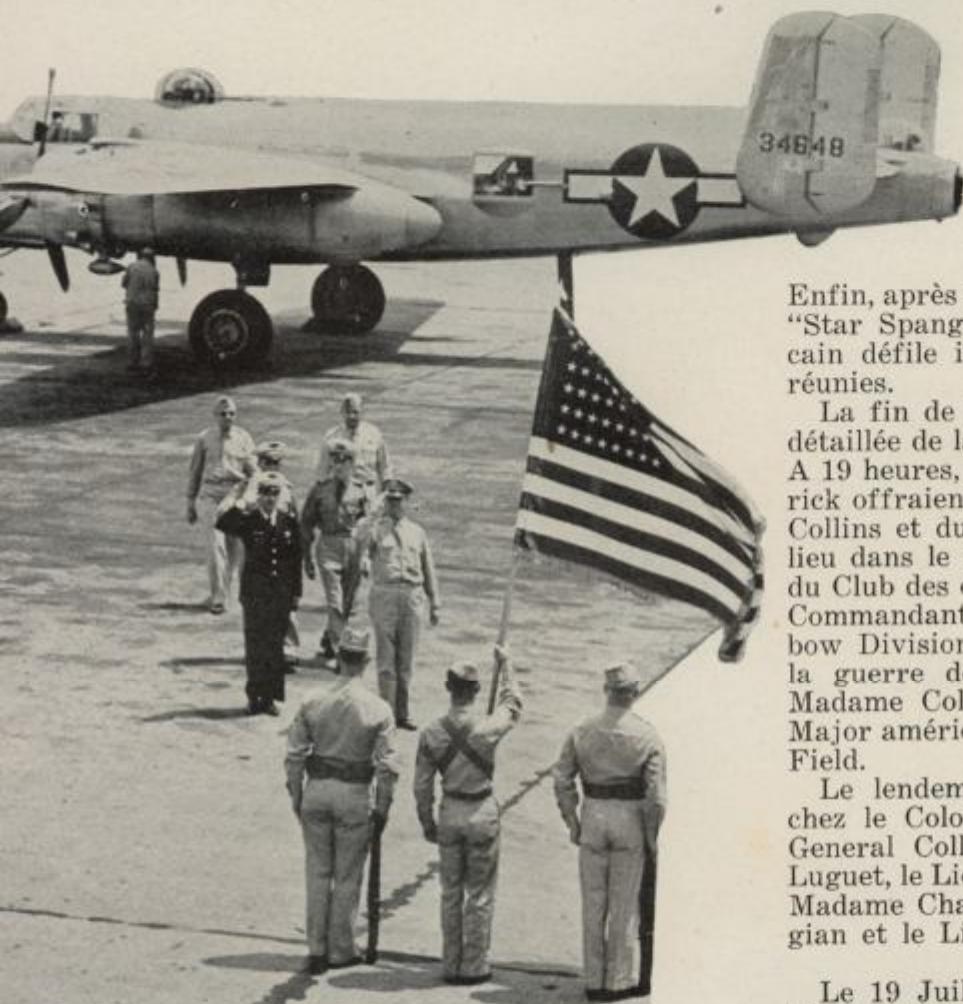
1918, le 12, Roland GARROS, héros et précurseur, trouve la mort en combat aérien.

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

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

AIDEZ NOS PRISONNIERS

LES VISITES



Barksdale Field, le 20 juillet 1944. Le Général Luguet est reçu par le Colonel W. B. Wright, Commandant la Base.

KEESLER FIELD

En visite d'inspection dans les camps du Sud, le Général Luguet, Commandant les Eléments de l'Air en Amérique, est arrivé à Keesler Field, le 27 Juin 1944.

Il a été reçu à son arrivée par le Colonel Harold L. Kreider, Deputy for Training and Operations, qui représentait le Colonel Robert E. M. Goolrick, Commandant la Base de Keesler Field, par le Lt. Colonel Richard C. Chapman, Director of Technical Training, le Lt. Colonel Harry G. Douglas, Adjutant, le Major Edwin Scott, Executive Officer of Technical School, le Capitaine Demirgian, Commandant D'Armes Français et le Lt. Anita S. Pelletier, Officier de Liaison du Détachement français.

Tous les élèves français sont rangés sous les ailes protectrices de deux B-24, et après les avoir

passés en revue, le Général assiste à leur fier défilé.

Le lendemain matin, les honneurs sont rendus au Général Luguet et il est accueilli par le Colonel Robert E. Goolrick qui accompagnait le Général pour passer en revue le Détachement américain.

Enfin, après l'exécution de "La Marseillaise" et du "Star Spangled Banner", le détachement américain défile impeccablement devant les autorités réunies.

La fin de la matinée est consacrée à la visite détaillée de la magnifique Ecole de Keesler Field. A 19 heures, le Colonel Goolrick et Madame Goolrick offraient une soirée en l'honneur du Général Collins et du Général Luguet. La réception eut lieu dans le ravissant cadre de verdure du patio du Club des officiers. Le Major-General Collins, Commandant la 42e Division, la fameuse "Rainbow Division", qui s'illustra en France pendant la guerre de 1914-18, était présent ainsi que Madame Collins et tous les officiers de l'Etat-Major américain et français de la Base de Keesler Field.

Le lendemain un déjeûner amical réunissait chez le Colonel et Madame Goolrick, le Major-General Collins et Madame Collins, le Général Luguet, le Lieutenant-Colonel et Madame Douglas, Madame Charles T. Staffer, le Capitaine Demirgian et le Lieutenant Pelletier.

Le 19 Juillet, le Général Luguet retourna à Keesler Field. Au cours de cette visite, à l'occasion de la cérémonie des couleurs, le Général remettait au Capitaine Demirgian, Commandant d'Armes, le fanion du Détachement français de cette base.

Après la remise des brevets à 180 élèves, il s'adressa au détachement français en ces termes :

"Je vous remets ce fanion. L'une de ses faces, avec la cocarde, évoque l'Armée de l'Air.

L'autre face, avec l'insigne des C. F. P. N. A., évoque les écoles des U. S. A.

Ainsi votre fanion symbolise l'entr'aide et la camaraderie franco-américaine.

Honnez-le par votre travail et votre conduite, ici, en attendant d'honorer nos cocardes au combat."

Puis au personnel rassemblé :

"Votre brevet est le résultat non seulement de votre travail mais aussi des efforts de vos instructeurs, de vos moniteurs, de tous les cadres de l'Ecole américaine. Vous ne l'oublierez pas.

Et maintenant, perfectionnez-vous chaque jour.

Vous, de l'Aviation, vous avez le privilège d'avoir un double but : la guerre et la paix.

C'est en effet l'aviation qui maintenant décide de la guerre par la puissance de ses opérations sur mer et sur terre, aussi bien que dans les airs; songez à la bataille d'Angleterre en 1940, à la guerre dans le Pacifique, à toutes les opérations terrestres, en particulier au débarquement en Normandie. L'aviation fait plus destructive, plus dure, plus courte, la guerre dont dépendent l'existence et l'avenir de la France.

Mais, en temps de paix, quelles perspectives elle ouvre aussi. Dès maintenant les avions de transport enveloppent le monde de trajectoires où le bruit des moteurs ne s'arrête ni jour ni nuit... Pour la France, c'est la cohésion de ses territoires, leur mise en valeur accélérée, le développement de la civilisation... Pour le monde, ce sont entre les groupements d'idées et d'intérêts différents des communications qui agiront comme les canalisations entre les masses électriques, empêcheront la différence de potentiel de monter jusqu'à l'étincelle et préviendront l'explosion. Ce sera la Paix plus productive, plus douce, plus durable.

Le brevet vous ouvre une magnifique piste.

En vous donnant le départ, je vous dis allez-y de toutes vos forces, de tout votre savoir, pour votre Pays et pour vous!"

BARKSDALE FIELD

Le Général est arrivé à Barksdale le 20 Juillet, à 12 heures à bord d'un B-25 mis à sa disposition par le Colonel Goolrick, Commandant de Keesler Field.

Il a été reçu à sa descente d'avion par le Colonel W. B. Wright, titulaire de la Croix de Guerre avec palme, et Commandant la Base.

Il a passé en revue le Département français qui rendait les honneurs avec drapeaux français et américain et avec musique.

Le Général a visité les installations de la "Ground School". Puis il a réuni le détachement français et a exposé le rôle grandissant de l'Armée de l'Air dans la guerre moderne, soulignant l'importance de la discipline et de la cohésion des équipages, engageant chacun à un effort continu après sa sortie d'école pour se maintenir à la hauteur de sa tâche. Il termina son allocution par ces mots:



"De votre passage dans une école de perfectionnement des équipages, se dégagent des enseignements moraux:

"L'obligation de vous perfectionner constamment. Vous devez être chaque jour meilleur que la veille, meilleur que l'ennemi qui vous attend;

"Mais la valeur individuelle ne suffit pas, il faut travailler en bon équipage, en parfait accord, en harmonie. A temps perdu, le pilote, le mécanicien, le radio, le navigateur, le mitraillleur discutent peut-être de leur rôle: qui a la plus grande responsabilité et pendant le plus de temps. Une chose est sûre, c'est que dans la crise du combat, tous ne songent à rien d'autre qu'à donner leur maximum ensemble, car c'est de la liaison des efforts que dépend la victoire. L'Union: tel est le mot d'ordre laissé aux Etats-Unis par le Général de Gaulle: "Un pour tous, tous pour un": telle est votre devise dans l'équipage. Telle doit être dans la période qui vient, la devise de tous les Français.

"Appliquez-la dans votre travail ici, et dans toute votre vie."



TUSCALOOSA

G. B.

"LORRAINE"

1/20



Avec
Le
Lt. Colonel
de
Rancourt
De Passage
A
Washington

Dans la suite du Général de Gaulle un lieutenant-colonel d'aviation frappe chacun par sa jeunesse. C'est le Colonel de Rancourt, du cabinet militaire du Général. Originaire du Berry, la déclaration des hostilités, en 1939, le trouve lieutenant à la 23ème Escadrille de bombardement à Toulouse. Arrivé en Afrique du Nord après l'armistice, il s'échappe à Gibraltar sur un Caudron Goeland de l'Etat Major de l'Air Maroc.

Le 1er Avril 1943, il prend le commandement du groupe de Bombardement léger "LORRAINE."

"L'unité qui m'était confiée alors" nous dit-il, "avait déjà une longue histoire. Constituée en Août 1941, en Syrie, elle rassemblait les premiers équipages du groupe de combat No. 1 qui sur "BLENHEIM" avaient participé à plus de 80 missions de guerre en Erythrée et en Ethiopie, à la prise de Gondar, de Keren et d'Addis-Abeba. Sous les ordres du Colonel Corniglion-Molinier, puis du Colonel Pijaud, tué en décembre 1941, ce groupe "Lorraine" fit la lère puis la 2ème campagne de Lybie. Regroupé pour être rééquipé en Syrie, il rejoint l'Angleterre au début de 1943. C'est là que je le trouve dans une base du Norfolk. Le nouveau matériel vient d'arriver. C'est le fameux BOSTON—"A.20"—fabriqué aux Etats-Unis.

"Le 12 Juin 1943, recommencent les missions de guerre: bombardement de jour au-dessus des territoires occupés, à basse ou moyenne altitude. Nos objectifs préférés sont d'abord les transformateurs électriques, en particulier, celui de Chevilly-Larne au Nord d'Orly dont la destruction entraîna l'immobilisation du trafic sur le P.O.—Après un autre transformateur à Guerledan, près de Pontivy, nous nous sommes attaqués aux gares de triage comme celles de Rosendal en Hollande, et Cerqueux près d'Amiens et bien d'autres....

"Le groupe a ramené aussi un document assez impressionnant, le film d'une mission de bombardement en vol rasant qui a connu le plus grand succès en Angleterre.

"On vous a souvent raconté les gestes des paysans français nous saluant au passage. Je me rappelai longtemps un vieil homme sur sa charrette faisant faire à son fils le salut militaire, au-dessous de nous. En passant à Vincennes, nous avons interrompu une partie de foot-ball. Spectateurs et joueurs pendant notre passage saluèrent nos cocardes avec enthousiasme.

"Faut-il ajouter un autre témoignage de cette fidélité? Un de nos équipages descendu en France a mis 34 jours seulement pour rejoindre notre base anglaise par l'Espagne et Gibraltar.

"A la fin de 1943, le groupe "Lorraine" avait près de 200 missions de guerre. Au mois de Mars de 1944, le Ministre de l'Air, Sir Archibald SINCLAIR et Lady Sinclair, marraine du groupe, assistent à une importante prise d'armes. L'Air Marshal CUNNINGHAM est venu remettre aux vétérans les décorations gagnées en Afrique et aux plus jeunes celles gagnées sur le front occidental.

"Aujourd'hui le Commandant GORRI a pris ma suite. J'ai quitté mes deux chères escadrilles "Metz et Nancy..."

Dans le grand salon de "Blair House," le Colonel de Rancourt a une pensée nostalgique vers ses anciens camarades.

A coté de sa croix de guerre, brillent les barres de la D. S. O. et de la D. F. C. Des Bloch 210 de Toulouse—Francazal aux perspectives du Département d'Etat viennent de défiler les images de la vie d'un de nos plus jeunes officiers supérieurs de l'aviation française.—

J. F.



UN COURRIER DES L. A. M.

EN 1942

par le Sergent Armand CLAUDE

Depuis huit jours, aux ateliers des Lignes Aériennes Militaires, à Damas, Syrie, les menuisiers travaillent jour et nuit. Il s'agit de faire le montage d'une baraque d'environ 4 mètres sur 6 qui servira à entreposer nos pièces de rechange sur l'aérodrome d'El-Fasher. La veille du départ du "Courrier" la baraque est montée, et l'équipage, composé du pilote, du co-pilote, du radio et du mécanicien, admire le travail de nos ateliers, mais s'affole à l'idée d'avoir à transporter, en pièces détachées, dans l'énorme quadrimoteur "Farman 2222" immatriculé F.C. : A.R.M., cet assemblage et surtout, il se demande s'il sera capable de remonter la baraque d'après les plans prévus. Les ordres sont formels : assurer le "SYRAF" (Syrie-Afrique) 29 dans les temps normaux, c'est-à-dire 4 jours, en procédant au travail dont il est fait mention ci-dessus.

On décide, contrairement à l'usage, de ne pas coucher au Caire et de gagner près de 1,000 km. en faisant escale de nuit à Wadi-Halfa. Nous espérons que ces quatre heures, gagnées sur l'horaire, nous permettront de mener à bien notre besogne.

Toute la nuit on charge des planches, de toutes dimensions, dans l'avion. On supprime une demi-douzaine de fauteuils de passagers ; lorsque le chargement est terminé, on s'aperçoit que le couloir central d'accès aux fauteuils et au poste de pilotage n'est praticable que pour un acrobate : il faut se hisser à un mètre 50 de haut et ramper une dizaine de mètres pour avoir accès au poste-pilote.

Le lendemain . . . départ. Les passagers sont affolés ; on les hisse, on les pousse pour qu'ils puissent gagner leurs fauteuils respectifs ; enfin, tout le monde est casé et le décollage s'effectue normalement.

Quelques trois heures plus tard, on atterrit à Heliopolis. Le débarquement est indescriptible. Les Anglais qui assurent le trafic n'en reviennent pas. Enfin, après bien des cris, des bleus et des courbatures, les passagers à destination du Caire se trouvent sur le sol ferme sans comprendre comment ils y sont parvenus. Ils regardent avec commisération les passagers à destination de Brazzaville qui, eux, n'arrivent pas à se rendre compte d'où viennent ceux qui sont descendus ni où ils seront assis.

Les "pleins" sont faits et nous procérons à une

manoeuvre identique à celle qui avait réussi à Damas.

Cinq heures plus tard, nous atterrissions à Wadi-Halfa. Les Soudanais, qui pourtant en ont déjà vu de droles avec les Français, se tordent.

Après un repos bien mérité, les passagers dont les membres courbaturés s'assouplissent progressivement, regagnent avec plus de facilité leurs fauteuils et nous voilà repartis pour Karthoum. C'est généralement une escale de nuit qui nous enchanterait vu le confort, inusité dans ces contrées, du Grand Hotel ; cette fois-ci nous repartons immédiatement, car nous coucherons à El-Fasher où nous devrons procéder au montage de la fameuse baraque.

En arrivant sur cet aérodrome désertique, j'expose au Flight-Lieutenant nos désiderata. Malgré son flegme britannique, son visage exprime la stupéfaction ; cependant, il reprend son calme et nous indique un emplacement pour le montage de notre "hangar". Nous procérons à son déchargement.

Tandis que le mécanicien fait les pleins, les trois autres membres de l'équipage se réunissent pour commencer le travail. Nous avons en tout et pour tout deux outils : deux tournevis.

Après huit heures de vol dans un quadrimoteur "Farman", nos idées ne sont pas claires et les deux premières heures se passent en discussions ; heureusement que le mécanicien arrive et prend en mains la construction de la baraque. Je vous fais grâce du détail des jurons et même des meurtrissures qui en ont marqué l'échafaudage. Il suffit de savoir qu'à onze heures du soir, seul le plancher était monté, alors qu'il fallait décoller d'El-Fasher le lendemain matin à la première heure.

Nous fîmes part de nos soucis au Flight-Lieutenant anglais qui commandait la base. Ce dernier vint se rendre compte sur place de nos difficultés. Quand il vit notre fameuse baraque, il éclata de rire et nous demanda dans combien de temps nous reviendrions, car, ajouta-t-il, "dans quelques semaines il n'en restera plus que des miettes". En effet, dans ce paradis perdu d'Afrique, les termites donnent libre cours à leur appétit dévastateur.

Tout était à recommencer. Heureusement que les Anglais, voyant notre embarras, prirent la suite des travaux.

Grâce à quelques fruits tropicaux, deux belles défenses d'éléphant et quelques piastres pour la





main d'oeuvre indigène, nous trouvâmes des successeurs plus aptes que nous à ce genre de besogne. Ils montèrent notre baraque sur des briques, ce qui la mettait à l'abri des termites.

A six heures du matin, nous décollions pour Fort-Lamy dans un avion qui nous paraissait vide et dans lequel on pouvait accéder sans acrobaties, à nos places respectives. Nous étions tous de fort bonne humeur car, fait exceptionnel, les quatre moteurs tournaient normalement.

Aussi les jeux de mots d'aller leur train :

—“Sais-tu pourquoi les eaux du Chari sont basses à certaines époques et hautes à d'autres?”
—“Parce que le “Charivari”.”

—“Tu vas “Fort-Lamy!” etc. . . .

Le lendemain nous survolions Fort-Archambault en rase-mottes pour jeter le courrier sur la piste trop exiguë pour permettre à un “Farman” de s'y poser.

A notre grande surprise, car, quoiqu'on en dise le fait est rare, nous survolions peu après un troupeau d'éléphants, à cent mètres à peine de hauteur. Ce quadrupède, croyez-moi, galope admirablement lorsque quatre Gnome-Rhône lui pétaradent au ras de la croupe.

A Bangui, le Potez F. C. A. Y. M. nous attendait pour prendre le relai et assurer le trajet Bangui-Brazzaville. Il était temps, car le “Farman”, sans freins, avait eu bien du mal à parvenir à l'aire de débarquement et lors de l'atterrissement, il avait fallu redresser à coups de moteurs un cheval de bois qui s'amorçait vite.

A Bangui, je reçus l'ordre de me rendre immédiatement à Accra (Gold Coast) via Douala à bord d'un Lockheed Lodestar de nos amis belges de la Sabena. A Douala, changement d'appareils, un “Junkers 52” qui l'amena à Accra, via Lagos.

Après trois jours de négociations fructueuses, embarquement pour Wadi-Sedna à bord d'un C-47, avec tout le matériel. A Wadi-Sedna, je saute dans un de nos courriers, montant d'Afrique et regagne le Caire sur le Dewoitine FC-A. Q. B.

Enfin du Caire, je regagne Damas à bord d'un Mitchell B-25.

Ainsi donc, en vingt jours, plus de 57 heures de vol sur 6 types d'avions différents. . . .

ON VOLAIT AUX LIGNES AERIENNES MILITAIRES!!!!

Les Pauv' Canards

(10 Commandements)

Ce que j'appelle “le pauv' canard,” c'est l'élève du Pool de Craig Field.

1° Canard parce qu'il vient par mer.

2° Canard crasseux parce qu'il a vraiment besoin de changer de tenue, d'acheter des lames “Gillette” (publicité gratuite offerte par le “Courrier” au Post-War Exportation Policy), et de faire la queue chez le coiffeur.

3° Canard parce que ce serait trop facile de l'appeler Pool.

4° Canard parce que, en tournant dans le périmètre du Dépot, pendant les 12 jours réglementaires de consigne, à l'arrivée, il calque à s'y méprendre l'élégance des évolutions limitées et circulaires de cet animal dans son grillage.

5° Canard parce que, à la rencontre des autorités américaines, des règles nouvelles et méticuleuses, de la K. P., de l'obligation de déchirer les cigarettes fumées avec inquiétude aux bords des no-smoking lands, il évoque avec puissance les airs penchés, méditatifs et un peu hébétés de ce noble animal.

6° Canard parce qu'après le premier mois, quand le détachement nouveau arrive, il a obtenu

(Suite p. 21)

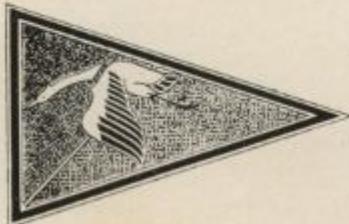


ACTIVITES DE NOS ESCADRILLES

L'aviation française prend une part très importante à la libération de la France, et à l'écrasement des armées du Reich dans toute l'Europe.

FRONT SUD

Les groupes: MAROC, BRETAGNE, GASCOGNE et FRANCHE-COMTE ont fait de nombreuses missions.



G.C. 1/5 1ere Escadrille

(EX-SPA 67)

Gr. "Champagne"

sions de bombardement. Les missions les plus importantes ont été faites sur Toulon, défendu par une D. C. A. très dense et très précise, le 18 et le 19 juillet (attaque des positions de batteries de St-Mandrier). C'est au cours d'un de ces raids qu'un équipage de l'escadre réussit un exploit peu ordinaire: l'appareil ayant été touché par plusieurs obus de plein fouet, tout l'équipage réussit à sauter en parachute et tomba au large de Toulon; après plusieurs heures de nage, tous atteignirent le rivage, furent faits prisonniers et conduits au fort Laguanne à Toulon. A cette époque les troupes françaises débarquées poursuivaient l'investissement de la ville. Les 7 membres de l'équipage, à la tête desquels était le Commandant de la 34e

Escadre, prirent un tel ascendant sur la garnison allemande du Fort Laguanne que lorsque les troupes françaises commencèrent à entrer dans la ville, le commandant du fort demanda au Colonel français de négocier la reddition de la garnison du fort. Et c'est ainsi que 7 aviateurs français firent prisonniers 300 Allemands.

Les groupes CORSE, PROVENCE et NICE ont participé également aux opérations de débarquement en faisant de très nombreuses missions sur les côtes méridionales françaises.

Les groupes: LAFAYETTE, DAUPHINE et NAVARRE se sont particulièrement distingués depuis le débarquement. Leurs innombrables missions de bombardement en piqué et de mitraillage sur les convois et les trains ennemis ont grandement contribué à désorganiser les arrières ennemis. On ne peut énumérer toutes les voies ferrées coupées, les camions incendiés, les ponts détruits ou les batteries réduites au silence par ces trois groupes au cours de la quinzaine.

Les groupes: CHAMPAGNE, ROUSSILLON et ARDENNES continuent à assurer la protection des côtes d'Afrique du Nord et des convois en Méditerranée.



G.C. 1/5 2e Escadrille

Gr. "Champagne"

Les Parachutistes Français

"Formation d'élite qui, sous les ordres du Lieutenant-Colonel Bourgoin, a eu l'insigne honneur d'être la première des unités françaises à combattre à nouveau sur le sol de la Patrie. Parachutée au-dessus de la Bretagne au cours du mois de juin, a réussi à grouper autour d'elle plus de 10.000 Résistants. Avec cette aide et au prix de lourdes pertes, a procédé avec un plein succès à l'attaque de certains éléments ennemis et à de nombreuses destructions de réseaux téléphoniques, de dépôts de munitions et de voies de communications d'importance capitale pour l'ennemi. Elle a eu ainsi une grande part dans le succès de l'offensive alliée à partir de

la tête de pont de Normandie, et a été à l'origine de la libération de la Bretagne."

En dehors des exemplaires distribués gratuitement dans les camps, la vente du "Courrier de l'Air" aux U. S. A. et au Canada est réservée au personnel militaire aux conditions suivantes

le numéro	\$0,15
3 mois	\$0,45
6 mois	\$0,75
1 an	\$1,50

FRONT OUEST

Les groupes de chasse: CIGOGNES, BERRY, ALSACE et ILE DE FRANCE basés en Angleterre participent activement à la bataille du Nord de la France. Au cours d'une des nombreuses missions effectuées, un Me 109 fut abattu le 9 août, en combat aérien.

Le groupe LORRAINE a fait également un très grand nombre de missions sur la France qui malheureusement n'ont pas été sans pertes.

Les groupes de bombardiers lourds TUNISIE et GUYENNE ont fait eux aussi de très nombreux bombardements sur la France. Du 30 juillet au 12 août, GUYENNE a fait 92 sorties, totalisant 389 heures de vol au cours desquelles 363 tonnes de bombes furent larguées. Du 30 juillet au 5 août, TUNISIE a fait 109 sorties totalisant 389 heures de vol et 424 tonnes de bombes larguées.

FRONT EST

L' "Etoile Rouge", dans un article consacré aux aviateurs de l'escadrille "Normandie", leur décerne les éloges suivants:

"L'escadrille "Normandie" s'est particulièrement distinguée lors de l'invasion de la Prusse Orientale. En six jours, du 16 au 22 octobre les pilotes français abattirent 83 avions ennemis et en ont endommagé 12. Le Lieutenant Albert abattit son 22ème avion, le Lieutenant Laponage son 16ème.

L'escadrille "Normandie" a pris part à la bataille d'Orel et de Smolensk pour la libération de la Russie Blanche. Maintenant les pilotes français combattent au-dessus du territoire prussien et vengent leur pays des souffrances que lui fit subir l'ennemi commun."

Ainsi sur tous les fronts l'aviation française est présente. Partout elle poursuit l'ennemi en déroute. Et bientôt tous les groupes basés en Méditerranée et en Grande-Bretagne se retrouveront sur le sol de France enfin libéré pour poursuivre la lutte jusqu'au cœur même du Reich.



1/4 Escadrille du 602 éme Groupe d'Infanterie de l'Air.

Poste Aérienne

CRAIG FIELD

A SCOTT FIELD:

Le 18 Juin, sous la Présidence de M. Henri de Lageneste, agent du Gouvernement Provisoire de la République Française, le Lieutenant de Gramont, Commandant d'Armes de Scott Field, a fait une conférence appréciée devant un public nombreux.

Monsieur Boisdeau, Président des "Camarades de Combat" a réservé un accueil magnifique aux élèves-radios de Scott Field en visite à Chicago.

Mrs. Blackwelder, Présidente du "French Relief Society" de Saint Louis, a remis officiellement le 19 août 1944, 500 livres français au Commandant d'Armes de Scott Field.

M. et Mme Lacroix, de Saint Louis, ont offert un déjeuner et un dîner à 40 élèves-radios, à des nurses et à des officiers de Scott Field, après le défilé en ville du 14 juillet.

M. et Mme Lacroix, dont la générosité est bien connue et vivement appréciée à Scott Field, reçoivent trois ou quatre élèves-radios français chaque semaine.

Le "Courrier de l'Air" tient à remercier tout spécialement ceux de nos compatriotes et de nos amis américains qui acceptent de s'occuper de nos élèves avec tant de bonne grâce et de dévouement. Il est heureux de pouvoir exprimer ici à Mrs. Blackwelder, M. et Mme Lacroix de Saint Louis, à M. Boisdeau de Chicago et à Miss Hill, Présidente de la Section Française du War Relief de Los Angeles, l'expression de sa plus profonde gratitude.

CENTRE DE CHANUTE:

Le Sergent Chef ARBORE, Henri est heureux de faire part de la naissance de son fils Gilles, né à Rabat le 13 aout 1944.

Nos sincères félicitations!

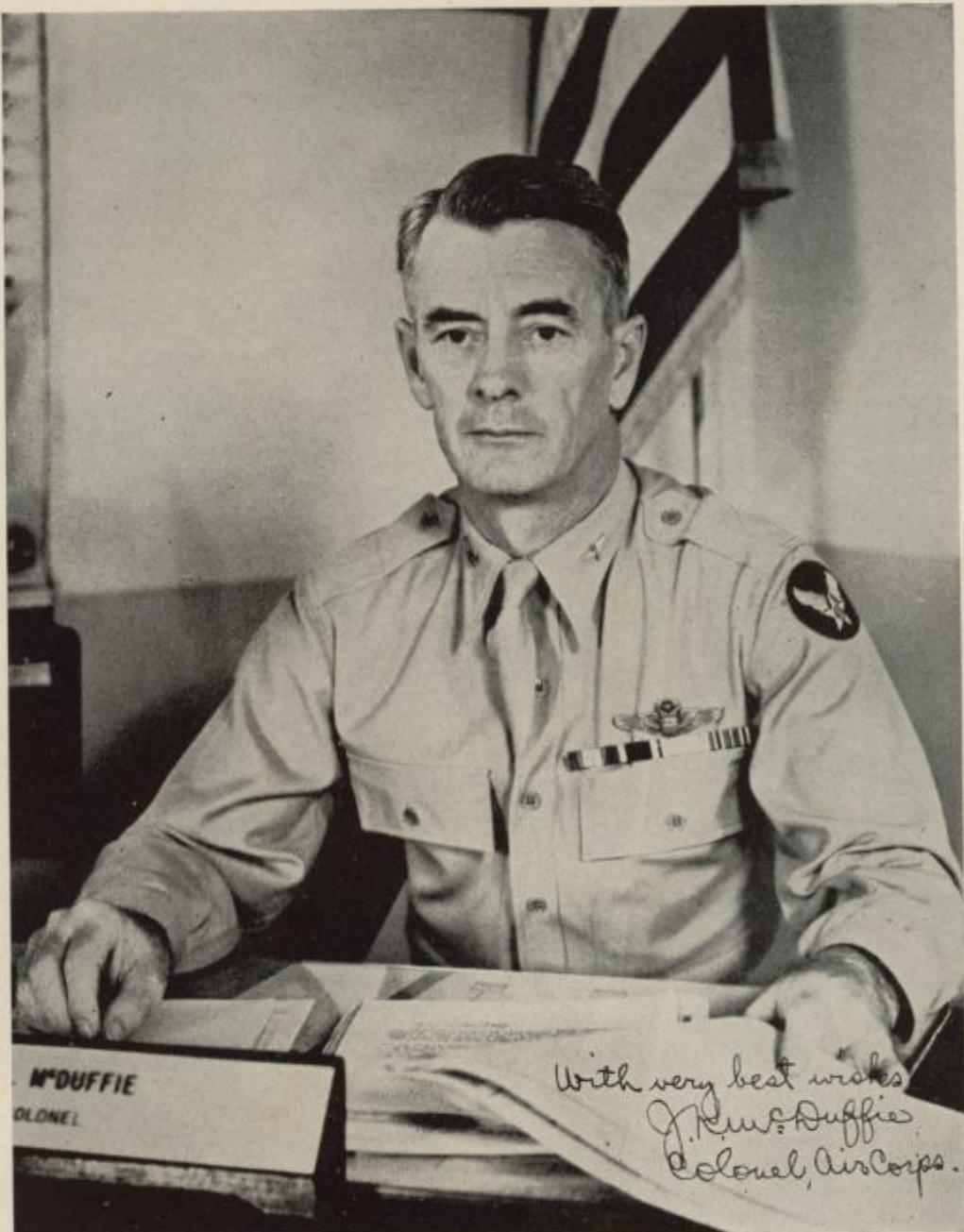
NOUVELLES DES ANCIENS:

L'adjudant pilote Roger HOULDINGER (1er détachement) nous apprend qu'il est affecté au Groupe "Maroc", ancien 1/22, où il a retrouvé le Lt. BERGE, l'Aspirant PORTA, l'Aspirant BEAUCOURT et les Sergents GIANTON et LAGARENNE.

Notre camarade en est à sa 39ème mission, dont 7 comme 1er pilote (une citation à l'ordre de l'Armée de l'Air, une autre en cours).

Le 1er détachement (pilotes de chasse) aurait également fait parler de lui, totalisant palmes et victoires.

Malheureusement, certains ont du déjà payer le prix auguel s'acheté la gloire. Le Sgt. LEBOUCHER a été descendu. Mais les Sgt. BAILLS, HOCHE et LACASSIE qui avaient été contraints de sauter en parachute en territoire ennemi, ont pu regagner nos lignes.



COL. J. K. McDUFFIE
Commandant la base de Craig-Field (Ala.)

Le Sergent DELAGE André, du 1er détachement, breveté sur monomoteur, puis passé sur multimoteur, s'est tué à l'entraînement.

Nous avons également à déplorer la perte du Sergent HARCHINCHU et du Sergent BEAUMONT, du 2ème détachement, victimes d'accidents mortels en A. F. N.

Au moment de mettre sous presse, on nous communique les promotions suivantes:

Au grade de Capitaine:
Lieut. THORE F. M. J. S. ancien
Comm'dt d'Armes de Gunter
Field

Lieut D'IRUMBERRY DE SAL-
ABERRY H. A. C. Comm'dt
d'Armes d' Oscoda

Lieut VALMONT G. ancien Chef
du Personnel à la Mission Air
à Washington

(Suite p. 22)

JOURS DE DEUIL . . .

A MONTGOMERY

Le 14 septembre, les sept membres de l'équipage d'un B.26 se tuaient à Barksdale Field. Le 15, un pilote et son moniteur trouvaient la mort à Craig Field; le même jour, un moniteur tombait à Orangeburg.

En quelques heures, 3 accidents: 10 morts, 10 victimes du devoir. Perte cruelle pour les CFPNA.

Deux de ces infortunés, l'aspirant pilote GILLET Claude et le caporal-chef élève pilote LANCON, étaient enterrés le 16 à Montgomery, Ala. Les obsèques des autres, le sergent pilote moniteur TINE Robert, les sergents pilotes DUCLAUX Alfred, et MORICET Jacques, les sergents mitrailleurs BARTHELEMY Marcel, GRIMBERT Paul, PERICAUD Roger, MELIN André et le sergent bombardier FLORIN Jacques, eurent lieu le lundi 18 septembre dans la même ville.

Une messe solennelle était célébrée, à 10 h. en l'Eglise Saint-Pierre, bien connue des élèves, par l'Abbé PAROISSIEN, aumonier des CFPNA. Une foule nombreuse et recueillie était venue prier pour ces jeunes Français qui ont payé chèrement le prix d'un dur entraînement.

Le Général Luguet, Commandant les Eléments de l'Air Français aux Etats-Unis, était arrivé dans la nuit de Washington, pour leur rendre un dernier hommage.

Vers 10h. 45, un convoi important d'automobiles ayant à leur tête les huit chars funèbres, traversaient les rues de Montgomery pour conduire les dépouilles mortelles au Cimetière Militaire Français, le seul en Amérique.

Une gerbe de fleurs aux couleurs françaises ornait chaque tombe.

Trois drapeaux, représentant les nationalités d'élèves étrangers, reposant eux aussi dans ce coin de terre amie, flottaient en berne.

La cérémonie se déroula, simple et émouvante.

Le Capitaine Olivier de Villepin, Commandant d'Armes français de Barksdale Field, lut les citations décernées aux victimes. Puis ce fut le supreme adieu du Général Luguet qui rappela en termes émus que la carrière d'aviateur est une carrière de risque. Il termina sa brève oraison en exhortant les élèves à s'inspirer du sacrifice de leurs camarades, en les engageant à honorer la mémoire des victimes par un redoublement d'efforts et par l'observation stricte d'une discipline qui les aidera à maîtriser leur métier en réduisant les pertes inévitables qu'il entraîne.

Puis les huit cercueils descendirent lentement en terre.

Ils sont maintenant vingt-cinq qui reposent à Montgomery, vingt-cinq jeunes Français qui ont offert le supreme sacrifice à leur pays, vingt-cinq aviateurs qui attendent en cette terre amie, d'être ensevelis un jour, en terre de France.

DEMONSTRATION D'AMITIE FRANCO-BELGE

Une émouvante cérémonie a eu lieu, le 18 octobre, à Poel-Capelle (Belgique) devant le monument élevé par les aviateurs belges à la mémoire de Georges Guynemer.

Le monument, honoré par les habitants du village durant l'occupation, fut menacé de destruction par les Allemands plusieurs fois.

Le pilotes du groupe de chasse "Cigogne," des délégations des groupes "Alsace" et "Ile de France," invités par le Bourgmestre de Poel-Capelle, participèrent à la cérémonie rappelant la fraternité d'arme Franco-Belge.

A NORFOLK



MONTASTIER.

Norfolk—20 Juillet—

Il est sept heures du matin, les P.47 aux nez rouges font leur point fixe. Le ciel est magnifique. Les nuages sont tout blancs. On va pouvoir faire d'enivrantes poursuites, se gorger d'air pur, se fondre dans l'immensité, jouer au Dieu.

C'est notre dernier jour d'entraînement. Beaucoup d'entre nous ont déjà fini. Le "Général" Montastier comme l'appelle le Capitaine Griffin, commandant l'escadrille, n'a pas besoin de voler, mais il voit les nuages, il entend ronfler les moteurs, il sait qu'aujourd'hui il y aura beaucoup de joie dans l'air, qu'il y a des Hell cat, des Wild cat de la Marine et que ce sera bon de les attaquer. Il "biche" . . . alors, il va trouver l'officier qui s'occupe des vols et avec son bon sourire et dans son anglais particulier bien français tous deux lui demande: "Sir, is it not possible to fly . . ." Et l'officier content de voir la joie de ce garçon lui donne un avion et une mission.

Montastier, boute-en-train du Détachement, ne devait pas rentrer . . . Une demi heure après le décollage, on voyait son avion quitter la patrouille, toucher les eaux de l'Atlantique, rebondir, puis s'enfoncer à nouveau dans la mer. Seul un bout de l'empennage et l'habitacle émergeaient. Un bateau de pêche tout proche vint le secourir. Il n'était pas mort, mais son crane était fracturé gravement. Dix heures après, notre cher compagnon mourait, sans le savoir, dans un hôpital. Mais, sa vraie mort il l'avait vécue dans son avion en pleine mission, en pleine ivresse.

Nous garderons son souvenir. On n'oublie pas les gens simples et quand nous descendrons bien bas sur les Boches, nous penserons au sourire et à la joie qu'aurait eus Montastier s'il avait pu le faire et nous n'aurons pas peur.

En Permission:



du Canada . . .

Par l'E. A. R. Michel BARDOUX

Ce n'est pas pour "faire de la littérature" que j'écris cet article, encore moins pour "faire de la réclame" (Les âmes charitables qui s'occupent des Français à LOS ANGELES sont débordées, et d'autre part ce voyage un peu aventureux ne réussit pas toujours!!). C'est plutôt pour raconter un épisode pittoresque dans notre vie d'élèves-pilotes et pour remercier publiquement nos amis californiens (américains et français) qui ont permis à tant de mes camarades à l'entraînement en Amérique, ou au Canada, de passer d'inoubliables moments.

Au départ de CALGARY, nous étions environ 25 qui rêvions d'atteindre LOS ANGELES. Nous avions en moyenne 70 dollars canadiens en poche pour quinze jours de permission!!! Somme suffisante, en ne dépensant pas plus de 30 dollars de transport et en ne vivant qu'à l'Y. M. C. A. D'aucuns mirent tout de suite cap au sud; je voulais voir au moins VANCOUVER et j'y partis par le train avec plusieurs de mes camarades. Là, les petits groupes se séparèrent car chacun avait son plan, très secret. Ces différentes filières menaient toutes au même aérodrome, mais chaque groupe craignait la "vraie combine" des copains. En fait, il fallait trouver l'avion qu'un pilote du "Ferry Command" livrerait à SEATTLE ou plus

loin encore sur la côte du Pacifique. Ce fut un hydravion pour commencer (avis aux amateurs: le tuyau est maintenant crevé!). A SEATTLE, nouveaux errements et craintes. Puis la chance nous mit dans un avion qui allait à SAN DIEGO, via SAN FRANCISCO et LOS ANGELES. Il me semble difficile de faire de la publicité pour ce second tuyau, l'Aéronautique Navale américaine ne l'apprécierait sans doute pas. J'avoue avoir eu très peur à OAKLAND où un certain nombre de "voyageurs d'agrément" attendaient (officiers et autres).

Sur dix personnes à SAN DIEGO, il y avait 9 marins; nous prîmes vite la route . . . pour LOS ANGELES. Nous y retrouvâmes quelques camarades, d'autres devaient encore arriver, par avion, en auto-car ou en "hitch-hike" si bien que nous fûmes bientôt 15. Un record!

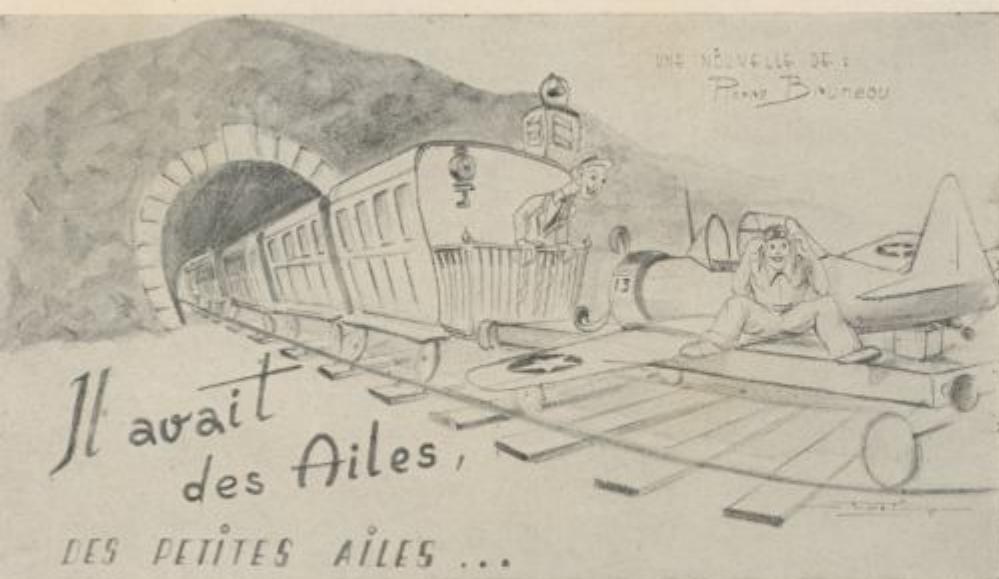
Il m'est impossible de nommer tous nos hôtes et je ne puis parler que de Miss HILL. Elle ne sembla pas émue outre mesure par notre grand nombre, mais avec le calme et la patience que nous eûmes ensuite bien souvent l'occasion d'apprécier, elle se mit en devoir de nous répartir à LOS ANGELES, HOLLYWOOD, PASADENA et ALTADENA. Nous fûmes ébahis par ses questions: Que voulez-vous faire? Quels studios voulez-vous visiter? Voulez-vous voir Charles BOYER? Voulez-vous que je vous trouve des jeunes filles pour aller danser ce soir? etc. etc. . . . Nous ne savions que répondre, aussi trouva-t-elle pour nous, trouva-t-elle pour nous, sans jamais se tromper, ce qui nous intéresserait, ce qui nous ferait plaisir. Pendant tout notre séjour, tout en vaquant à ses propres occupations, elle fut un guide parfait, téléphonant toute la journée, nous pilotant partout. Sa constance est bien illustrée par le fait qu'elle a vu plus de trente fois, depuis 1941, le programme d'un des nightclubs d'HOLLYWOOD!

Il est bien des manières de montrer son dévouement à la cause française. Grâce à Miss HILL, nous (et combien d'autres français) avons passé la permission idéale en oubliant presque nos nombreux soucis.

Qu'elle trouve ici le témoignage de notre reconnaissance.

a la
Californie





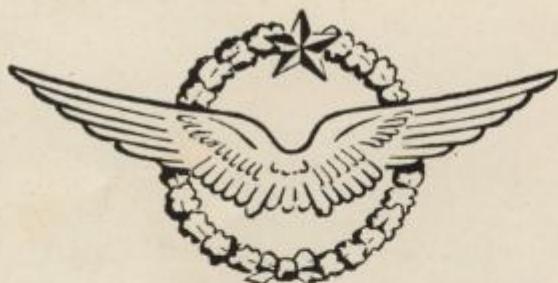
Il avait
des Ailes,
DES PETITES AILES ...

Il y avait plus de cinq mois qu'au cours
e diverses transes, j'imaginais mon ar-
ivée au pool, section "transit" . . .

OhO! comme mon imagination ne me
rompait pas! Rien n'y manquait, ni les
questions des jeunes à qui tous les espoirs
taient permis, ni le M.P. devant la can-
ine, les cours d'Anglais, le Morse, ni
même mon éternelle histoire que je m'ob-
tinais à répéter pour la centième fois à

qui voulait bien l'entendre. Et mainte-
nant, dans mon inactivité, et comme tout
le pool la connaît, je l'écris! . . .

197 heures de vol, oui cent quatre-
vingt dix-sept. Et, durant cette héroïque
période un seul accident en basic! Huit
dollars de réparation de volets et 50
cents de balise soit en tout 8 dollars 50—
Et, c'est tout, absolument tout; sauf, évi-
dement celui du grand jour, qui me fut
fatal.



ERRATA

Dans le numéro de Septembre, nous avons relevé
les coquilles suivantes:

1) Page 4: Rubrique "Propos en l'Air"—Les
Trois amis, 4e ligne: Lire au lieu de Guynemer,
Guillaumet.

2) Résonances:

Dans la proclamation du Général de Gaulle:
Lire au lieu de "gouvernement": gouvernants.

3) Le titre de la citation de W. Churchill
"Hommage à la R. A. F." a été omis par erreur.

Nous prions nos lecteurs de nous excuser. Ils
auront rectifié d'eux-mêmes les erreurs de moins-
de importance qu'ils auraient pu trouver dans le
texte de ce premier numéro.

Le moteur tournait rond (le ronronne-
ment du moteur, c'est connu en littéra-
ture) et tout à coup, teuf! teuf! plus rien.
Vite procédure de forced landing . . .

Changer les réservoirs, nombre de tours
1925, mais ce jour-là je devais être ner-
veux (mettez-vous à ma place, un Pratt
et Whitney qui s'arrête) la chose me fut
impossible à réaliser. Mais voyons, que
faire maintenant? Ah! oui, ouvrir le
cockpit . . . Un terrain, pas de terrain . . .
Pas l'ombre ou plutôt la clarté du plus
petit terrain.

Vous savez tous que pour aller d'un
point à un autre en avion, la meilleure
méthode est de suivre la ligne de chemin
de fer. J'employai ce jour-là cette méthode
infaillible et serais certainement arri-
vée à destination, si ce malencontreux
contre-temps . . . "Contre l'adversité
comment contrer le coup?"—ne fut venu
apporter un arrêt prématuré et imprévisible
à mes projets. (La précédente ono-
matopée vous montre très exactement la
situation et le bruit du moteur).

"Un train qui passait me rappela la
présence de la voie en question. Les dieux
m'étaient favorables. La fumée était une
précieuse indication pour la direction du
vent! Justement il soufflait dans le sens
contraire de la marche du train. Et, tout
à coup, une idée géniale germa en mon
esprit fécond. Dans ma perte d'altitude
je distinguai très bien la dernière plate-
forme qui semblait libre . . .

Sur de la soie, mais véritablement le
plus bel atterrissage de toute ma car-
rière. Sur de la soie, et très exactement
sur la plate-forme visée.* Très fier, il
ne me restait plus que d'avertir les auto-
rités.

10 minutes plus tard, arrêt du train
dans une petite gare—"Oui, mon lieuten-
ant, bel atterrissage. Non, non, rien de
cassé—où ça? Bien, c'était au sud de
Lapine, je me dirige maintenant sur
Birmingham—L'avion? Je ne le quitte
pas de vue!"

Un siflement. Je raccroche tout. Dé-
gage un Coca-Cola au passage (ce n'est
pas de la réclame, c'est un goût person-
nel) et, en route . . .

En somme, me disais-je, tout s'est très
bien passé; mais, alors, pourquoi l'élimi-
nation?, objectez-vous, . . . eh bien, voilà:

Manque de jugement, m'at-on-dit par
la suite . . .

Le train passa sous un tunnel! . . .
(Pierre Bruneau.)

*(J'eus d'abord l'intention d'intituler
cette tragédie "Vie d'artiste," le titre
déjà employé m'en a empêché!)

PAYSAGES DE FRANCE

Baie de Villefranche (A. M.)





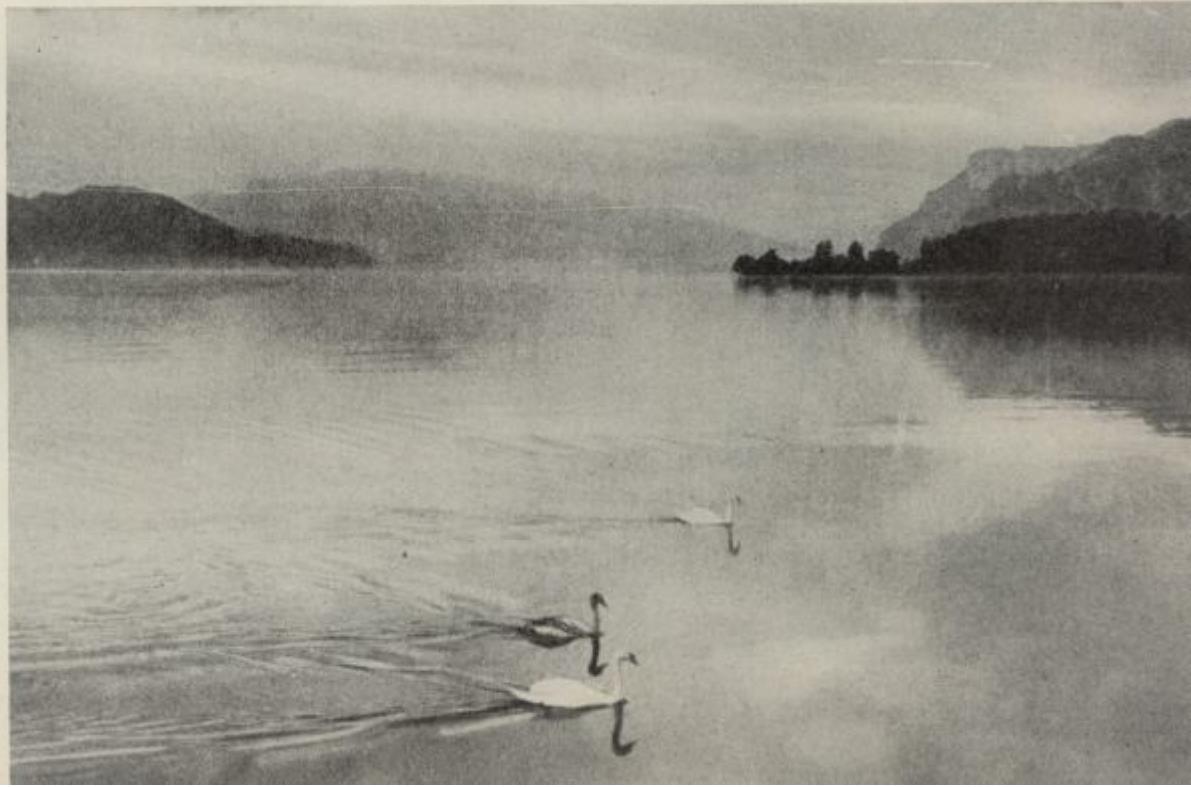
**Lac du
Bourget**

HAUTECOMBE



**Lac du
Bourget**

Baie de St Innocent



HISTOIRES VECUES . . .

EVASION

On a beaucoup parlé des évasions de Français par l'Espagne. Des méthodes audacieuses et des techniques savantes furent quelquefois mises en oeuvre. Il en est savoureuses.

Un jour, le préfet vichyssois des Basses-Pyrénées reçut dans le courrier officiel, une lettre au timbre du Ministère de l'Agriculture; il lui était signifié de prendre "toutes mesures utiles en vue du logement et de la circulation dans son département d'une mission chargée d'étudier, dans l'agriculture et l'exploitation forestière, les effets du prélèvement de la main d'œuvre pour l'Allemagne. Cette mission serait composée d'un chargé de mission et d'un contrôleur stagiaire de la main d'œuvre agricole. (Fait digne d'être noté: la fonction n'existe pas.)

Au jour dit, arrive la mission. Ce sont, en réalité, deux jeunes Parisiens recherchés par la police allemande pour activités clandestines.

Emoi dans tout le personnel de la Préfecture, qui est loin de soupçonner la ruse. Une mission du Ministère, cela peut être terriblement dangereux; attention à tout ce qui va être dit.

Le Préfet n'est pas là, mais le Secrétaire Général reçoit M. le Chargé de Mission. Ce dernier oriente évidemment la conversation sur la circulation dans la fameuse zone réservée. . . . "Les conditions n'en sont pas très connues à l'Administration Centrale," dit-il nonchalamment. "Qu'à cela ne tienne. Nous allons vous faire établir les permis spéciaux franco-allemands." . . . Ils étaient signés quatre heures plus tard, et un planton vint les apporter au meilleur hôtel de la ville où des chambres avaient été louées sur la recommandation du Commissaire Spécial.

Et cela valut au pseudo-chargé de mission, et à

son camarade, le piquant honneur d'être salué par les braves pandores français et les douaniers allemands jusqu'au village des Pyrénées où, avec l'aide d'un guide, ils purent franchir la frontière.

DE L'UTILITE DE L'ANGLAIS

Le séjour dans les camps d'entraînement américains a beau ne pas être désagréable, la ville proche, si petite soit-elle, présente toujours plus d'intérêt. C'est du moins ce que pensaient un certain soir, deux élèves d'une école d'Alabama. Ils n'avaient pu obtenir ce jour-là leur "pass" de sortie. Mais l'attrait de la ville était si fort, et leur confiance dans le système "D" si grande, qu'ils escaladèrent la clôture du camp. Une fois sur la route, ils attendirent la complaisance d'un automobiliste. L'occasion ne tarda pas à se présenter en la personne d'une charmante jeune femme au volant d'une Pontiac dernier cri. Elle leur expliqua, avec un charmant sourire américain, qu'elle n'allait pas en ville, mais rentrait au camp. Ce sourire, c'était peut-être une invitation, pensèrent nos deux compères. . . . Ne comprenant rien aux explications, ils approuvèrent en chœur, "O. K., O. K." . . . et ils montèrent dans la voiture, croyant se diriger vers la ville en question. Une minute plus tard, le M. P. de service à la "gate" cueillait les deux gaillards qui comprenaient, mais un peu tard, leur erreur. . . . Remis entre les mains du commandant français de la base, ils se virent gratifiés de quelques jours de prison réglementaires, pour le motif devenu classique: "Est sorti du camp sans son pass."

MORALITE: N'ayez jamais aucune fausse pudeur à déclarer que vous ne connaissez pas l'anglais ou . . . apprenez-le!

G. M.

Les Pauv' Canards

(Suite)

un pass (sometimes!), il s'est lancé dans la vie américaine; il a parfois acheté une 8 cylindres (minimum) et une pelote de ficelle pour réparer les pneus, et il lui arrive un tas d'aventures à la Donald Duck. Remarquez, qu'à ce moment il se prend pour un dur canard; et comme il a déjà entendu parler des hautes classes et des basses classes dans lesquelles il va passer alternativement, il a tendance à considérer ceux du nouveau détachement comme des bas canards, et à se considérer, lui, comme un haut canard.

7° Canard, parce que, comme cet oiseau, il ne vole pas.

8° Canard, parce que, comme cet oiseau, il a des plumes: la preuve c'est qu'il en laisse à Tuscaloosa.

9° Canard, parce qu'à Tuscaloosa encore on lui rappelle ses origines aquatiques, en lui administrant une bonne douche, toujours copieuse, souvent à la lance d'arrosage, et si possible à l'eau chaude, et à l'eau froide alternativement. Remarquez qu'à partir de ce moment, il s'écarte nettement de la catégorie des canards de basse-cour; la preuve c'est qu'il vole tout seul. Il peut donc changer de nom en changeant de catégorie.

10° Pauv' canard enfin parce que les aiglons qui graduent à Craig Field auront une tendance naturelle, désinvolte et condescendante à l'appeler:

"UN PAUV' CANARD"

LA CROIX DE LORRAINE

C'est un fait avéré que nos sentiments les plus profonds cherchent toujours à s'extérioriser. Il n'est pas suffisant, semble-t-il, de croire, il faut encore publiquement proclamer son allégeance. Aussi la Foi, à travers les âges, a toujours adopté un symbole. Chaque province a son écu, chaque parti son insigne, chaque pays son emblème—la France le coq, l'Amérique l'aigle, l'Angleterre le lion.

Ces symboles ont fini par devenir presque vivants et incarnent pour nous toute une époque, ou toute une civilisation et, ce qui est le plus curieux, c'est qu'au cours des siècles le sens primitif du symbole a très souvent changé—tel le bonnet phrygien. En effet, ce gracieux couvre-chef, au lieu de nous rappeler la lointaine Grèce où il fut primitivement porté, symbolise pour nous maintenant, un époque sanglante et glorieuse. Il évoque, ce bonnet rouge, le son lointain d'un air tout neuf, un chant conçu à Strasbourg et lancé à Marseille. En le voyant, on croit entendre dans le passé héroïque, les canons de Valmy crachant ces mots révolutionnaires "Liberté—Égalité—Fraternité" qui firent trembler la vieille Europe.

En revanche, prenez la Swastika. Il y a un quart de siècle, si vous vouliez offrir un porte-bonheur à une amie, vous pouviez hésiter entre un trèfle à quatre feuilles, un petit 13 émaillé ou une croix gammée en breloque. L'Impératrice Alexandra Feodorovna, à Ekaterinbourg, ne grava-t-elle pas sur la vitre de sa dernière prison ce symbole qui ne lui apporta qu'une mort affreuse car, déjà, il était destiné à devenir le porte-malheur de notre ère, l'insigne de la bête.

Certains symboles restent immuables, comme certains principes. Le Christianisme nous a donné la Croix: fin du chemin et commencement. Dans les catacombes de Rome, comme sur les champs de bataille de France, la Croix a toujours symbolisé la rédemption du monde par le sacrifice. Ce n'est donc pas sans raison que les Français Libres, après le désastre de la capitulation, ont choisi comme signe de ralliement une Croix, mais une croix à deux branches: la Croix de Lorraine, emblème de cette province convoitée pendant tant de siècles par l'ennemi, de la Lorraine, qui comme l'Alsace n'a jamais cessé d'être française de cœur, et qui, depuis 1940, paie de sa chair et de son sang sa loyauté intransigeante envers la Mère Patrie.

POSTE AERIENNE

(Suite)

Au grade de Lieutenant:

Le S/Lieutenant BOUVARD, Adjoint au Commdt d'Orangeburg
Le S/Lieutenant de GRAMONT,
A. L. Commdt d'Armes à Scott Field.

Le "Courrier de l'Air" adresse ses sincères félicitations aux nouveaux promus.

Nous apprenons la mort, en France, au combat:

du Lt. Colonel de la HORIE
des Commandants ARNAUD et
MONRAISSE, ce dernier, commandant l'escadre de chasse No. 3.

Les communications postales ont été rétablies entre les U. S. A. et la France continentale, à la date du 3 novembre 1944.

Il devient donc possible d'adresser maintenant lettres, cartes postales et télégrammes en France dans tous les départements sauf 6: le Doubs, Territoire de Belfort, Meurthe-et-Moselle,

Bas-Rhin, Haute-Saône et Vosges.

La correspondance n'est soumise à aucune restriction autre que celle imposée par la censure. Toutefois, le poids des lettres ne pourra dépasser 1 once. L'affranchissement a été fixé à \$0.05.

Sont également permis les transferts de fonds dits "support remittances", jusqu'à concurrence de \$500 par mois. Les élèves qui désireraient envoyer des secours à leurs familles pourront le faire en s'adressant à une banque locale.

CAROLINE FERRIDAY



L'aviation a pris un tel essor que ses débuts, pourtant si proches de nous, paraissent appartenir à un autre âge.

Les "plus de cinquante ans" ont vu pousser et s'ouvrir les premières ailes de nos avions et, en ces temps fabuleux, j'ai eu la bonne fortune de me trouver associé aux efforts des pionniers de l'aéronautique.

Rappelons que dans le domaine du plus léger que l'air, ce sont les frères Renard, tous deux officiers au 1er Génie, qui ont réussi le premier circuit, en 1888, sur le ballon dirigeable "La France", bien avant la tentative du Brésilien Santos Dumont (1900).

En 1904, reprenant les expériences de Clément Ader, les frères Wright, assistés par l'ingénieur Chanute, un Français naturalisé Américain, réussirent, après de nombreuses glissades aériennes sur des planeurs progressivement agrandis, des vols sur une cellule biplane munie d'un moteur de 20 CV., 4 cylindres, de leur création.

Vers cette époque, en France, Blériot, Esnault-Pelterie, Farman, Levasseur, Voisin, Santos-Dumont poussent leurs essais.

Blériot, avec l'aide de l'ingénieur Saulnier—ce dernier plus tard l'associé de Morane—construisit le monoplan qui devait, fait inoui, traverser la Manche et couvrir les ailes françaises d'une gloire impérissable.

Blériot cherchait pour l'accomplissement de cette audacieuse performance, un moteur léger, qui pût tenir 1 heure. Ce fut Anzani, qui lui proposa un engin de sa fabrication, 3 cylindres, 17 CV., refroidissement par air, avec lequel il gagnait toutes les courses de motocyclettes.

La Ville du Mans avait, en 1905 (ou en 1906) accordé un terrain aux frères Wright. En 1907, la ville de Pau, saisie d'émulation, leur offrit ainsi qu'à Blériot, une piste d'entraînement au Pont-Long, en me concédant l'usage d'un hangar. Un jour, des amis argentins, dont le Ministre des Finances, qui n'avait jamais vu voler, me demandèrent "une démonstration."

Aux Temps Heroiques De L'Aviation

Souvenirs d'une "Vieille Tige"

Par le Colonel BALSAN

L'air était orageux et mauvais porteur. Je fis 4 essais sans pouvoir quitter terre. Ayant idée que mon appareil pouvait être trop chargé, j'enlevai du fuselage ma petite trousse d'outillage—poids 5 kgs—, ma combinason et ma veste—poids 3 kgs—. A la cinquième tentative, je décollai superbement.

Au meeting d'Heliopolis, en 1909, j'avais deux monoplans Blériot: un merveilleux 9 mètres carrés de surface portante, moteur Gnome-Rhone rotatif de 40 CV. atteignant la vitesse remarquable pour l'époque de 125 km., et un autre de 13 mètres carrés de surface portante, moteur Darracq, 40 CV., 2 cylindres de 120 d'alésage x 130 de course. Je volais à une distance prudente de la foule et à 50 mètres d'altitude, lorsqu'une de mes bougies lâcha pendant quelques secondes. Le moteur ne tournant plus que sur un seul cylindre eût des réactions si brutales que mon hélice en fut arrachée et qu'elle fut catapultée à 200 mètres dans le désert. La chance me favorisant, j'atterris normalement.

En 1915, je travaillais en collaboration avec le capitaine Watteau, depuis Général d'aviation de réserve, à la mise au point de bombes d'une puissance considérable. J'étais en rapport avec l'ingénieur Georges Claude, grand savant, inventeur des bombes Claude (à air liquide) et depuis, dit-on des "robots" et des "jets moteurs" donnés aux Allemands, ce qui, si cela est vrai, n'ajoute rien à sa gloire. Claude me disait, en 1915 déjà, que nous verrions sans doute avant peu d'années le moteur à explosions supplanté par le moteur à réaction, selon le principe que ce précurseur avait imaginé. "Le nouvel engin propulsera d'abord les avions, puis viendra le tour des autos et des bateaux".

En 1920, si je ne fais erreur, Robert Esnault-Pelterie, autre grand savant, préconisait la création d'un modèle animé par un jet moteur pour correspondre avec la lune. Ce rêve, vieux comme le monde, ne s'est pas encore réalisé. Mais rien n'est impossible! Souvenez-vous des conceptions de Jules Verne qui ont enchanté notre enfance et fait sourire nos aînés. Elles se sont matérialisées sous la forme de nos dirigeables, sous-marins, avions, tanks, etc.

Voici, mes chers jeunes et vaillants frères d'armes, des souvenirs et anecdotes d'un vieil aéronaute (brevet No. 6, 1899) et aviateur (brevet No 18, 1907).

TOURS DE PISTE



Une généreuse Américaine, Mrs. Margaret E. HILL, Présidente de la Section Française du War Relief de Los Angeles (première personne à gauche sur la photo) reçoit 6 de nos camarades dans un célèbre restaurant de Hollywood.

Les Ailes
CRAIG FIELD

16 Octobre 1944
Graduation Des Débouchement



NORTH BATTLEFORD

Saskatchewan





Les Poussins Sont Devenus des Aigles

Dans un certain nombre d' équipages du Groupe de Bombardement "BRETAGNE" cités à l'ordre de la Division Aérienne, nous relevons les noms de cinq anciens élèves mitrailleurs ou radios des CFPNA.

Ce sont les:



Sergeant-mitrailleur GUIBEAUDO André Citation: "Equipe, qui, depuis l'engagement de son groupe, a obtenu des résultats brillants dans de nombreuses attaques sur les arrières de l'ennemi. A été particulièrement remarquable le 1er juillet 1944 en détruisant un objectif défendu par une FLAK intense et précise qui avait atteint son appareil pendant la course de bombardement."



Sergeant-mitrailleur BONNET Clovis Citation: "Excellent équipage qui a donné entière satisfaction au cours d'une série de bombardements effectuées du 24 Mai au 1er Juillet 1944 sur le front d'Italie, dans des conditions rendues parfois difficiles par l'opposition de la D.C.A. ennemie."



Sergeant-radio CASTEJON Manuel Citation: "Excellent équipage, homogène et courageux, qui a effectué de nombreux bombardements sur l'Italie et obtenu d'excellents résultats. En particulier le 26 Mai et le 13 Juin 1944 a participé à des missions de bombardement très réussies malgré une FLAK intense et précise."



Sergeant-mitrailleur DOMINICETTI René Citation: "Excellent équipage, homogène et courageux, qui a donné entière satisfaction au cours d'une série de bombardements effectués sur le front d'Italie, dans des conditions rendues parfois difficiles par l'opposition de la D.C.A. ennemie."



Sergeant-mitrailleur ALLEMAN, André Citation: "Excellent équipage qui a effectué de nombreux bombardements sur l'Italie et obtenu d'excellents résultats. En particulier le 13 Juin a participé à l'attaque d'un pont particulièrement défendu par la D. C. A. ennemie."

Ces citations comportent l'attribution de la Croix de Guerre avec "Etoile de Bronze."

Bravo mitrailleurs et radios des C.F.P.N.A.!

RESONANCES

“Les forces françaises ont prouvé qu’elles n’ont rien perdu de leur courage et de leurs traditions militaires. Appuyées par nos soldats et munies d’armes modernes, elles ont déjà démenti la légende de l’invincibilité allemande. Notre armée est fière de se battre à côté de la vôtre.”

GENERAL EISENHOWER.

(Message radiodiffusé à la population d’Afrique du Nord, le 5 décembre 1942.)

“Français et Françaises, c’est à chacun de vous que je m’adresse ce soir. Le salut, le bonheur et la gloire de la France, c’est de nous qu’ils dépendent. Nous avons beaucoup souffert et les peines les plus profondes sont souvent les plus silencieuses. Nous voici sortis de la nuit. La lumière nous découvre encore beaucoup d’obstacles. Allons, suivons notre route. Tenons-nous comme de bons compagnons, tout près les uns des autres. Nous vivons la plus grande époque de l’histoire de France. Il faut que ses enfants soient assez grands pour elle.”

GENERAL DE GAULLE.

(Discours prononcé à Paris, le 14 octobre 1944.)

... “La valeur au combat, l’esprit de décision et de sacrifice seront les éléments essentiels qui fixeront la place de chacun et la seule base d’avancement: au plus capable, au plus valeureux face à l’ennemi ou dans l’action contre l’ennemi, le commandement!”

F. GRENIER,
Commissaire à l’Air.

(Ordre Général No. 1 du 8 avril 1944.)