

**1944  
DECEMBRE**

★

**JANVIER  
1945**

**COURRIER**

**DE L' AIR**



**AUX ETATS-UNIS**



# S O M M A I R E

*Ce numero est dedie a Jean Mermoz  
heros et pionnier de l'Ariation civile*



## Editorial

*par le Général LUGUET*

## Propos en l'Air

### Fidélité conjugale

*par le Sgt. Pierre BRUNEAU*

### Un récalcitrant

*par le Sgt. A. P. BOISSOUT*

### Veillée de Noël au Pays Basque

*par l'EAR René CARRERE*

*illustré par l'EAR Pierre DUFETEL*

### Paris-Prague

*par Charles LUGUET*

### Coïncidences

*par le Sgt. A. P. BOISSOUT*

### Voyage Méthodique . . . .

*par le Sgt. RAULT-MAISONNEUVE*

*illustré par le Lt. NOETINGER*

### Les surprises du link

*par le Sgt. A. P. BOISSOUT*

### La part de l'autre

*par le C. C. Henri BOURDENS*

### Un groupe d'élèves au Canada

*par l'E. A. R. Michel BARDOUX*

*illustré par le C. C. Henri BOURDENS*

### Demain les Ailes

### Nuits de Londres

*illustré par l'E. A. R. Pierre DUFETEL*

### Une aventure de Reginensi

*par le C. C. Henri BOURDENS*

*illustré par l'auteur*

### Un Conte de Noël

### Poste Aérienne

### Le Prix

### Bombardiers

*par le Père GOUBE*

*illustré par le Lt. NOETINGER*

### Activités diplomatiques

### Deux dessins de Boissout

### Tours de Piste

### Résonances

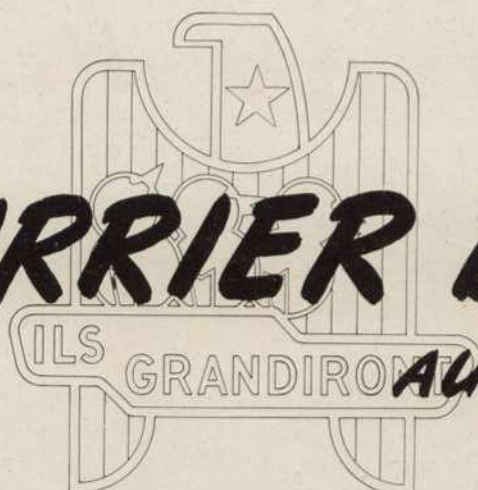
---

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



# LE COURRIER DE L'AIR

ORGANE DES ELEVES  
DE  
L'AVIATION FRANCAISE  
EN AMERIQUE



AUX ETATS UNIS

**"Par les Elèves  
pour les Elèves"**

No. 4 Direction: *French Air Mission* 1420 - 16th Street, N. W., Washington, D. C.

Le 1er janvier, le Général de Gaulle, Président du Gouvernement Provisoire de la République Française, a adressé aux Forces de Terre, de Mer et de l'Air, le message suivant:

**"Officiers, sous-officiers, soldats, marins, aviateurs des Armees de Terre, de Mer et de l'Air, je vous adresse mes meilleurs souhaits pour la nouvelle année.**

**La France entiere forme ses voeux pour vous ou que vous soyez, sur le front de l'Est ou sur celui de l'Ouest ou bien en train d'achever votre instruction pour le combat, ou bien montant la garde en tous les points de l'Empire. Par ce que vous avez fait déjà aux cotes de vos camarades allies, la patrie est redevenue libre. Par ce que vous ferez en 1945 elle sera victorieuse, plus grande et glorieuse qu'avant. Courage et confiance, mes camarades!**

**Les derniers jours de cette guerre approchent. La plus grande gloire du monde est avec eux."**

## EDITORIAL

A l'horizon, 1944 se fige dans les gloires du couchant, 1945 s'anime dans celles de l'aurore.

Entre l'année défunte et celle qui naît, chacun de nous sait ce qu'il convient de faire: un bilan du passé . . . un plan pour l'avenir.

Bilan et plan de notre activité personnelle, sans doute, mais quel serait, mon Dieu, l'intérêt de nos personnes si nous ne les rattachions à des valeurs plus élevées, à des ensembles plus importants dont la recherche et la culture, sont dignes que nous leur consacrerions notre existence.

En dehors de la famille et de la religion le plus immédiat de ces ensembles n'est-il pas celui qui lentement et sûrement s'est précisé au cours de l'histoire par un contour matériel sur le sol, contour qui définit notre patrie . . . le domaine de nos ancêtres.

Ayant pris appui sur notre pays, nous pourrions aussi par-delà ses frontières situer notre activité dans le monde que le progrès a désormais introduit dans notre champ.

Voilà en fin d'année, un vaste sujet de réflexions personnelles pour lequel il ne peut être question ici que d'offrir quelques suggestions.

Pour notre pays, le bilan de 1944, sans conteste, c'est la victoire, la libération, la grandeur, l'union retrouvée. Le peuple français, ses énergies exer-

cées, ramassées pendant 4 ans d'oppression, s'est redressé, malgré ses blessures, rompant ses chaînes aspirant avidement la liberté qui, des plages de débarquement allié s'était levée comme un vent puissant sur le pays.

Arrière ceux qui parlaient de décomposition, de châtimement mérité! Ils parlaient pour eux. Ce qu'ils voulaient, ils l'ont eu . . . Ils ont disparu devant cette France nouvelle qui "sort du désert resplendissante de clarté", unie, derrière un chef, nouveau Bayard, que le monde entier respecte.

Le but de cette France en 1945, les Français le comprennent:

Effacer les traces de ces 4 années, adapter sa conduite, son attitude, sa tenue aux conditions du monde nouveau, replacer sur son visage "ces traits pacifiques qui furent séculairement les siens", reprendre sa vie normale, économique, culturelle, symbolisée par la devise: "Liberté, Egalité, Fraternité", une devise "qui ne périra pas dans le pays où elle est née" pour paraphraser le Président Herriot.

\* \*

Dans ce cadre notre question personnelle devient simple: dans quelle mesure avons-nous participé à cet effort? jugeons notre contribution pour l'augmenter jusqu'à en être fiers.



Rappelez-vous, en ce qui vous concerne, qu'ici tout particulièrement où vous êtes en études et où vous représentez la France, la devise inscrite sur la médaille militaire que portent certains de vos gradés marque vos buts essentiels : Valeur, Discipline.

Comme Français entr'aidons-nous; continuons nos traditionnels efforts vers les idéals de droit, de justice vers lesquels nous avons toujours aspiré à travers les siècles, nous rappelant que nos idées, nos intérêts doivent s'ajuster dans le respect réciproque de notre dignité et dans le fonctionnement normal des lois.

\* \*

Quant aux bouts du monde, si nous y regardons, le triomphe de la dignité humaine s'est en 1944 annoncé avec celui des valeurs consacrées par l'épreuve du feu, du sacrifice et de la souffrance.

En 1945, puisque notre pays a l'honneur de re-

présenter à la face des peuples l'idéal de "Liberté, Egalité, Fraternité" qu'ils réclament, que nos efforts continuent à lui donner tout son éclat et à le répandre; afin que soient éliminés les barbares qui péchèrent contre la dignité humaine, qui s'efforcèrent de vouer l'humanité à l'esclavage et à l'infamie; afin que régne entre tous, le respect, l'estime, la confiance, la bonne volonté réciproque et sa récompense promise . . . la Paix.

A ce mot qui est un beau vœu, je n'en ajouterai pas beaucoup d'autres. Nous savons tous entre Français ce que notre Pays a pu souffrir, et quels innombrables souhaits pourraient être formulés. Résumons les tous dans celui qu'ont toujours crié ses défenseurs en tombant : Vive la France! Au quel nous ajouterons de tout cœur : Vive l'Amérique! Vivent les Nations Unies!

Général Charles LUGUET.

## PROPOS EN L'AIR

### JEAN MERMOZ, "GUYNEMER DE LA PAIX"

Le 7 décembre 1936, la Direction d'"Air-France" à Paris, suivait par radio la marche de l'hydravion "Croix du Sud" en vol de Dakar sur Natal.

De quart d'heure en quart d'heure, l'équipage passait le rassurant TVB suivi parfois d'une brève conversation entre le radio du bord et Paris. Les conditions atmosphériques étaient normales sur le parcours; tout allait bien à bord. Cependant, l'appel de 11h. 15 n'arriva pas. On resta à l'écoute une demi-heure, une heure, deux heures, attribuant cet inquiétant silence à une panne de radio. Rien ne vint et, de l'avion et de son équipage, on ne devait jamais rien retrouver. Perte cruelle pour nos ailes, car parmi les victimes se trouvait Jean Mermoz, Inspecteur Général et Chef Pilote de la Compagnie "Air-France."

Engagé en 1920, sergent au 32ème R. A. O., puis dans la chasse à Thionville, Jean Mermoz était passé en 1924 chez Latécoère dont il avait bientôt été l'animateur et l'un des premiers pilotes de ligne.

En 1925, alors qu'il assurait le service du courrier entre Casa et Dakar, à deux reprises il avait été contraint d'atterrir chez les Maures dissidents; il fut chaque fois rendu contre rançon.

Plus tard, il fut le pionnier de la traversée de la Cordillère des Andes, avant de devenir le héros de la traversée de l'Atlantique. Il lui advint des aventures extraordinaires. Ainsi, après un atterrissage forcé dans les Andes, sur un glacis abrupt, il sauta de son avion qu'il ne pouvait arrêter et se coucha en travers des roues pour le caler. Dès 1924, ses exploits l'avaient rendu célèbre en Amérique du Sud où jamais la France n'eut de meilleur ambassadeur. Sa disparition fut des plus regrettées à Buenos-Ayres et à Santiago de Chili où il était immensément populaire. La colonie française était consternée.

On a surnommé Mermoz l' "Archange". On l'a

aussi appelé le "Guynemer de la Paix." De Guynemer en effet, il avait le sublime courage, la foi et l'enthousiasme. L'aviation de la Guerre a eu d'autres héros, d'autres grands as. Mais elle n'a jamais eu qu'un Guynemer. L'aviation de la Paix n'a jamais eu et ne retrouvera sans doute jamais un autre Mermoz, quels que soient le mérite et les exploits de ceux qui l'ont précédé ou qui le suivront demain sur les grandes routes aériennes du monde. C'était et ce restera une figure incomparable.

Peu après la catastrophe, Pierre Cot, alors Ministre de l'Air, rendait un suprême hommage à l'équipage disparu. Il eut ces mots émouvants qui évoquent de façon saisissante l'admirable personnalité du héros :

"Dans ce grand garçon au regard lumineux et tendre, gris et profond comme la mer, il y avait quelque chose qui n'était pas tout à fait humain, qui dépassait l'humain et semblait provenir de ce monde imaginaire engendré par la foi des bâtisseurs de cathédrales, des sculpteurs naïfs de portails et de ces artisans qui savaient capter dans la couleur de leurs vitraux la lumière des matins et des soirs." . . .

Mermoz, héros et pionnier et l'un des plus magnifiques exemples que l'aviation française puisse offrir est entré tout vivant dans sa légende. C'est ce que sa citation à l'Ordre de la Nation, presque aussi belle que celle de Guynemer, rappelle dans son émouvante simplicité :

"Jean Mermoz, Commandeur de la Légion d'Honneur, Inspecteur général pilote de la Compagnie d'Air France :

"Sublime figure d'aviateur d'une valeur morale et professionnelle hors de pair. Créateur, au prix d'efforts surhumains, de l'Aviation commerciale transocéanique, a fait de son nom un symbole et de sa carrière une longue suite d'exploits.

"Allant jusqu'au bout de toute entreprise, envisageant la mort avec sérénité, a mérité l'admiration générale par la grandeur de ses actes.



*"Porté disparu avec l'équipage de la Croix du Sud dont il était le chef de bord."*

*"Accomplissait sa 24ème traversée de l'Atlantique sur la ligne postale qu'il avait été le premier à tracer."*

*"Entre de plain-pied dans la légende et s'inscrit parmi les héros les plus purs de l'Aviation française."*

*8500 heures de vol."*

## ET, APRES LA GUERRE? . . .

La guerre finira bien, si l'on peut dire, par finir. J'aimerais que nos aviateurs fussent assurés d'être mieux traités et mieux compris après cette guerre que ne l'ont été les vétérans de la dernière.

Cette inquiétude que manifestaient récemment M. Power, alors Ministre de la Défense Nationale près l'Air au Canada et le Maréchal de l'Air Robert Leckie est aussi la nôtre.

L'âge moyen du personnel du service navigant est de 23 ans. Beaucoup sont donc passés directement de l'école ou du collège au service. Ils ont reçu un excellent entraînement qui a développé chez eux des qualités d'initiative, les a rendus aptes à penser vite et bien, leur a donné la con-

fiance, les a mis à même de prendre des décisions et de les exécuter sans hésitation, les a habitués aux responsabilités et à se débrouiller par eux-mêmes, lorsque tout semble perdu, autant de qualités qu'aucun emploi civil n'aurait pu leur procurer pendant la même période de temps.

En quelques années, ces jeunes gens sont devenus des hommes, mais n'ont aucune expérience de la vie pratique. Ils ont été habitués à toucher une solde plus élevée que le salaire qu'ils auraient reçu s'ils étaient entrés dans la vie civile, à la sortie de l'école, à porter un uniforme seyant; ils ont mené une existence excitante et variée, ils ont profité de leurs permissions; enfin ils ont provoqué l'admiration et le respect de leurs compagnons et du grand public.

Quand ceux qui ne resteront pas dans l'Armée de l'Air abandonneront l'uniforme de l'aviation pour endosser le banal complet civil, rien ne distinguera plus les jeunes héros qui auront affronté tant de dangers et si souvent risqué leur vie.

Ne méritent-ils pas une attention particulière? Laissera-t-on ces jeunes forces inemployées ou perdues? Ce sera un des problèmes de demain. Pensons déjà à le résoudre.

## VISITE MEDICALE



Il est des "checks" difficiles à passer, d'autres très faciles. Voici un exemple de ces derniers tel que nous le traduisons des "Hobo News" avec l'aimable autorisation de ce journal:

"Ma chérie,

"Hier nous avons passé le dernier obstacle avant le voyage outre-mer prévu pour nous (prévu par l'Armée, naturellement). Nous

avons été examinés, par les meilleurs médecins du pays . . . Sûrement les meilleurs car il ne leur faut pas plus de 7 minutes pour vous connaître à fond. C'est bien simple: on entre, ils vous mettent nu comme un ver, et c'est déjà comme si vous étiez prêt à partir.

"Dans la première pièce, ils sont deux docteurs; l'un se lève: "Bonjour mon garçon!" A peine avez-vous répondu: "Bonjour, M. le major" que déjà il se tourne vers son collègue et déclare: "Réflexes excellents, yeux et oreilles bons, intelligence normale." Et rien que cela représente déjà la moitié de l'examen. Le docteur vous demande alors de signer un papier à l'encre. Sur la table sont disposés une plume et un crayon. Si vous prenez la plume, il se tourne vers son collègue et dicte: "fonctionnement cérébral parfait, réflexes mécaniques 100%, rapidité de décision remarquable; à classer catégorie officiers, sans aucun doute". Quand je lui parlai de mes douleurs dans le dos après tout exercice, il me reconforta: "Ne vous en faites pas mon garçon, vos douleurs vont s'en aller . . . et vous avec."

"Ma chérie, je suis sûr que cet homme ne parle pas pour ne rien dire. L'examen des dents a été terminé en cinq secs. Parfait pour tout le monde, sauf cependant pour ce pauvre Hutchins qui a tant

de dents creuses que sa bouche a des échos lorsqu'il parle. Mon camarade Joe s'est plaint des yeux; il a déclaré ne voir que de très près. "Nous arrangerons ça très bien", lui a répondu le docteur. "Avec des lunettes"? a demandé Joe.—"Non", a dit le docteur, "nous vous enverrons en toute première ligne et de si près que vous ne manquerez pas de tout voir parfaitement." Si cependant vous insistez sur votre mauvaise vue, vous passez une épreuve spéciale. Devant vous, à 15 mètres, on place un tableau avec des lettres. On vous donne alors un carré de carton et le docteur dit: "Mettez le carton devant votre oeil droit. Maintenant, que pouvez-vous lire avec cet oeil? Rien n'est-ce pas. Bon. Placez le carton sur l'oeil gauche. Que lisez-vous de cet oeil? Encore rien n'est-ce pas? Très bien, mon garçon, ne vous inquiétez pas, vos yeux sont parfaitement normaux."

La dernière épreuve, celle où se font habituellement les éliminations, est passée par deux docteurs. L'un regarde dans votre oreille gauche, l'autre dans votre oreille droite. Si l'un des deux aperçoit l'autre, vous êtes éliminé.

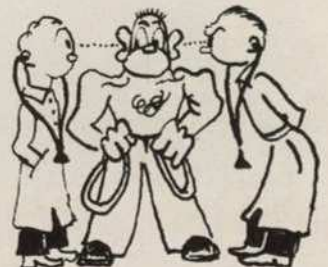
De toute notre compagnie un seul caporal a été éliminé à l'épreuve du réflexe. Vous savez, on vous porte un coup au genou et votre jambe se lève brusquement. La sienne était tombée par terre . . . . .

Peut-être bien qu'en vous décrivant cet examen médical par le menu, j'ai commis quelques petites exagérations dans le détail, mais comme impression générale, c'est absolument, ça."

Pas d'autres nouvelles pour aujourd'hui, ma chérie; je vous réécrirai bientôt."

"LA TOUR"

Illustré par le C. C. BOURDENS





# Fidelite Conjugale

par le Sgt. Pierre BRUNEAU

*"C'est au son de l'accordéon  
Que Nénette a connu Léon  
Et que j'ai rencontré Fernande  
Elle était mince, elle était grande..."*

D'accordéon, il n'en est point, mais plutôt une folle trompette et, contrairement à celle de Francis Carco, elle n'était ni mince ni grande (pas la trompette, mais Fernande!) et toute petite et souriante. . . .

Pris dans le rythme fou de ce swing effréné et capté par ses deux grands yeux, il ne pouvait guère qu'avancer.

De reculs, il n'en fut point.

L'expression "coup de foudre" n'est pas suffisante pour décrire les sentiments qui s'emparèrent de celui qui venu là désabusé, se retrouvait tout à coup avec l'âme d'un enfant qui découvre le monde, devant un merveilleux jouet. Et afin que le piège fut complet, la lune dehors était toute étincelles, les arbres frissonnaient dans un petit vent froid. Et le nom du parfum de la belle était "Captivité".

Comment ne pas l'aimer, elle et son babillage, son âme pure, ses sourires et sa limpidité? Vraiment que la route était courte, que la peau de sa main était douce . . . qu'il était simple de ne pas se parler!

Ce furent les fiançailles, les douces pressions de mains, les sourires complices, les secrets chuchotés, en un mot le bonheur et le bonheur complet.

Lui savait se faire tendre. Elle appelait la

tendresse. Le tout se complétait et le mariage eut lieu dans l'intimité devant un maire très bon enfant qui paraissait officier pour la première fois tant était paternel l'intérêt qu'il témoignait aux jeunes mariés.

Combien de tendres heures, de soirées dépensées à former des projets. . . . L'avenir était prometteur, la route large et sûre et l'on devait toujours, d'un pas bien accordé, y marcher côte à côte, tendrement enlacés.

Aussi, quel jour sombre entre tous, celui de l'annonce d'une séparation qui leur apparût éternelle.

Longtemps, ô combien longtemps, chacun allait-il être privé de la présence indispensable de l'autre?

Elle compterait les jours. Il écrirait souvent!

Les adieux furent touchants. . . . Lui son devoir l'appelait. Elle irait chez sa mère qui seule pourrait comprendre ce que dure pouvait être cette séparation imposée par la vie.

Le retour fut touchant; les étreintes sans nombre, mais après que les deux tourtereaux eurent exprimé leur joie, raconté leur histoire, il fallut bien dormir.

Pourquoi cette nuit-là eut-elle un affreux cauchemar? Pourquoi s'écria-t-elle tout à coup effrayée: "Ciel! mon mari? Et lui, éveillé en sursaut, se hâtant à tâtons, dans l'obscurité, à la recherche d'un placard hospitalier, se précipita par la fenêtre!

Il était une fois . . . un moniteur voulant lâcher son élève et, fait curieux, un élève ne voulant pas se laisser lâcher . . . "Ce n'est pourtant pas difficile, disait l'instructeur désespéré, faites tout ce que je fais, mouvement par mouvement, geste par geste . . . "L'élève opinait du bonnet mais ne se décidait toujours pas . . . et le moniteur de réfléchir, de se condenser, pressurant sa cervelle à l'instar d'un zeste de citron, lorsque la "Solution" jaillit.

. . . Décoller . . . grimper, grimper encore et toujours plus haut puis, brusquement . . . jeter un "faux" manche par dessus le cockpit.

Ligne par ligne il exécuta son plan, et c'est avec une grande assurance qu'il mit un point final en projetant le stick qui tournoya, se fit minuscule, creva un nuage et disparut . . . et de rire, d'un rire qui se changea en grimace lorsqu'il vit un autre manche prendre le même chemin.

Ce fut au tour de l'élève de voir une troisième silhouette se précipiter dans le vide, diminuer, s'épanouir enfin en une demi-sphère blanche mollement bercée par le souffle du soir.

L'élève ayant eu vent des intentions du moniteur avait pris ses précautions . . . et atterrit normalement. Tout le monde fut content, même le moniteur dont la cuisante blessure d'amour-propre fut adoucie par le joie de revoir son élève et d'avoir atteint son but:

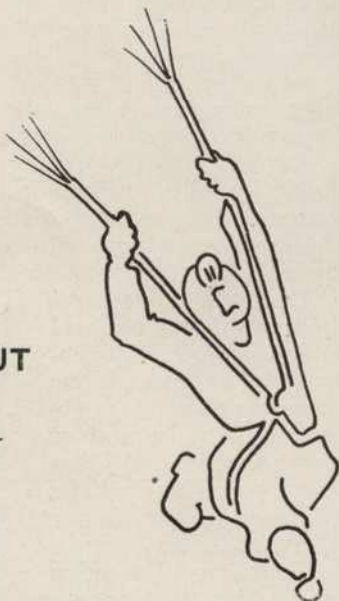
"Un lâché de plus".

## Un

## Recalcitrant

par le Sgt. BOISSOUT

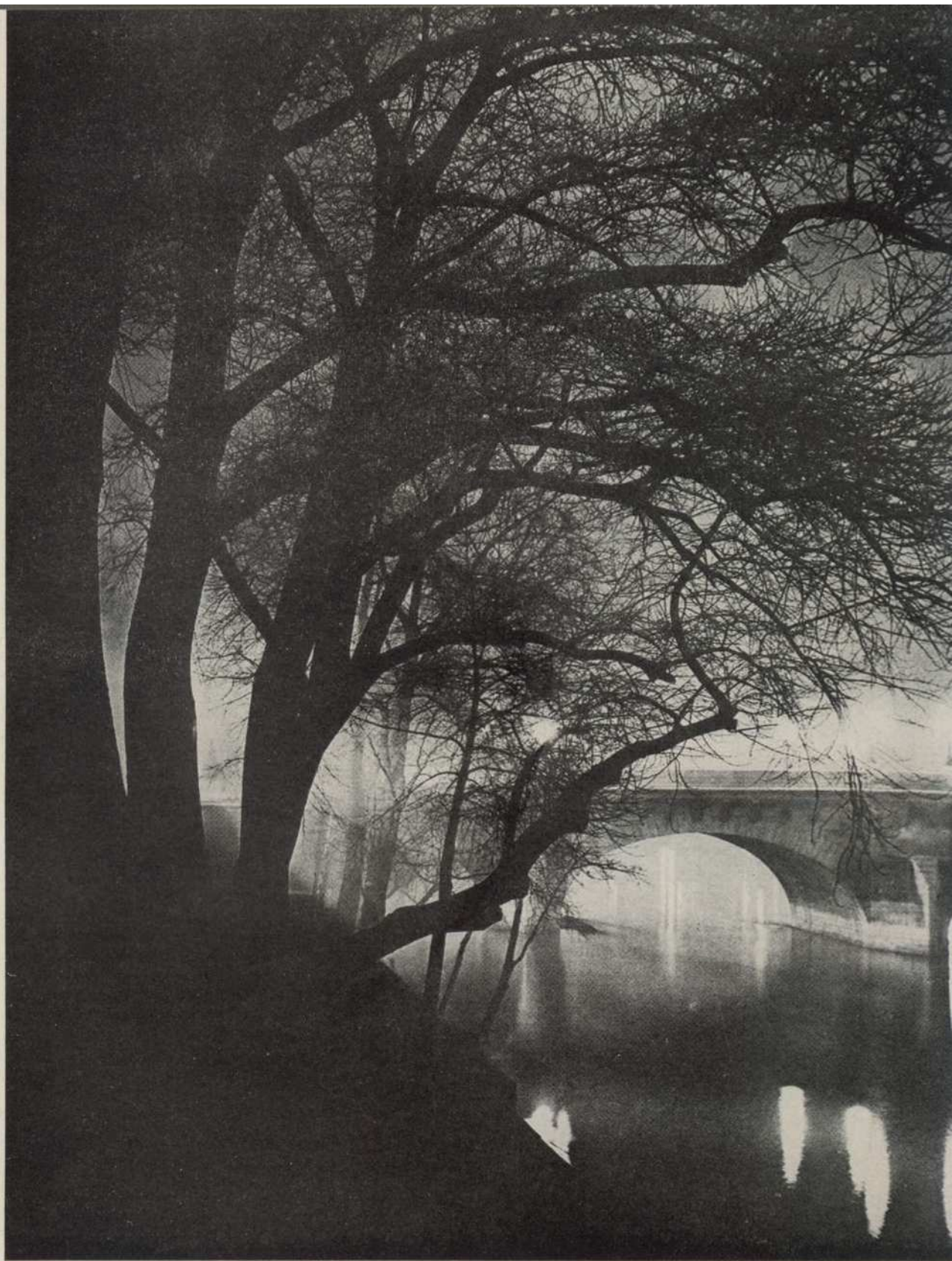
Dessin de l'auteur



De détachement en détachement une certaine histoire circule, amusant chacun mais laissant bien des sceptiques; certains prétendent qu'elle vient tout droit de Tuscaloosa, quoique le côté américain la revendique et affirme que les temps héroïques de l'Aviation aux U. S. A. l'ont vu naître.

Soyez juges.





*Tout dort. Le fleuve antique entre ses quais de pierre  
Semble immobile. Au loin s'espacent les beffrois  
Et sur la cité, monstre aux écailles de toits,  
Le silence descend, doux comme une paupière.*

*Albert Samain*





# VEILLEE DE NOEL AU PAYS BASQUE



*Illustre par l'E.A.R. Dufetel*

Le pale soleil de décembre finissait de tomber derrière les collines qui vallonnent le Pays Basque.

Le vieux Cayet revenait, par le petit sentier encaissé qui mène au village. Seul le bruit de ses grands sabots sur la boue durcie par le froid, interrompait le silence du bosquet dépouillé, assombri déjà par la nuit tombante.

Il s'arrêta en haut du coteau et s'appuyant sur le bâton qui lui servait de canne, inspecta de ses yeux fatigués les champs de raves blanchis par la gelée.

"Debriak! (Diable), grommela-t-il, encore un Noël qui ne sera pas bien gai demain."

Il pensa au fils absent du foyer depuis tant de saisons et qui se languissait maintenant derrière des barbelés en Allemagne. Cayet fronça ses sourcils broussailleux. Voilà déjà deux fois au long de sa rude existence que ce nom étange lui martelait si funestement les oreilles.

Ah! Comme les choses avaient changé depuis que le gars était parti. Lui, le vieux Cayet, était le seul homme à la ferme pour mener le dur travail quotidien. Bien sur, Maïtesa, sa belle-fille était jeune et robuste, ne craignant pas la besogne, mais elle avait trois enfants dont deux trop jeunes pour les abandonner pendant les journées entières qu'elle devait passer aux champs.

Certes Cayet ne se plaignait pas outre mesure. Il n'était pas le seul au pays dans ce cas, et peut-être certains se trouvaient dans des situations plus critiques. Dame! La guerre

n'épargne personne.

"Debriak!" jura-t-il encore. Il resserra son cache-nez autour de ses oreilles et reprit sa marche vers le hameau. Il traversa la place où quelques gamins, heureux d'être en vacances pour quelques jours s'ébattaient dans une dernière partie de pelote.

Le vieux paysan ouvrit le portail qui ferme la cour de sa demeure et se dirigea vers le hangar où il rangea



ses outils. Comme il traversait l'enclos, la cloche de l'église tinta dans l'air froid sonnant l'angélus. Cayet s'arrêta et se découvrit murmurant la prière qui depuis des temps immémoriaux est transmise de père en fils dans cette vieille langue basque qui demeure un mystère.

Puis il remit son béret et rentra dans l' "ezcatzian" (vestibule).

Dehors les derniers sons de l'angélus expiraient. La pelote ne claquait plus contre le mur de la place subitement plongée dans le silence à l'abri de ses grands chênes plusieurs fois centenaires et maintenant squelettiques. Une quiétude sépulcrale régnait sur la vallée. La nuit de Noël commençait. Nuit de mystère. Nuit de joie et de songes merveilleux. Nuit rénovatrice d'espoir dans le cœur des pauvres et des affligés.

Une enfant encore hésitante sur ses pieds, vint se jeter dans les jambes du vieux Cayet:

"Apitchi!" (Grand-père!) cria-t-elle. "Gahum maitia, ze ariz hemené (Bonsoir chérie, que fais-tu ici?), répondit le vieux qui, soulevant l'enfant de ses mains calleuses, alla s'asseoir près de l'âtre où brûlait un grand feu. Il réchauffa ses membres raidis.

Dehors la neige commençait à tomber en grands flocons cotonneux. Maïtesa rentra de l'étable avec un "kaiku" plein de lait qu'elle suspendit à la chaîne du foyer. Elle tendit ses mains vers les flammes et sourit à sa fille et à son beau-père: "Hotzaé" (Il fait froid) leur dit-elle. Puis elle prit un siège et se mit à griller les traditionnelles chataignes.

Après la dure journée, lourde de labeur, qui venait de s'écouler pour les habitants de la ferme, le calme de la pièce et la chaleur du feu reposaient leurs corps harassés.

La cuisine était maintenant dans la pénombre, éclairée à peine par la lueur du foyer qui projetait sur les murs l'ombre démesurée des personnes et des choses. Le silence n'était troublé



que par l'écoulement des secondes au cadran de la pendule, le pettement du bois mordu par les flammes et les chataignes tournant dans la "padera" (gril).

Cayet prêta l'oreille aux bruits extérieurs. Là-bas, aussi, c'était la quiétude. Il perçut, cependant, le frôlement soyeux des flocons de neige. Dans l'étable une vache bougea faisant tinter sa chaîne. Une chouette hulula.

Puis il songea à son fils exilé qui depuis tant de lunes était loin de son foyer et qui, peut-être en ce moment même, souriait. Cayet savait que cette nuit, toute sa pensée serait occupée par ce petit coin de terre basque où il avait connu les jours heureux de la paix et l'affection familiale. A travers les distances inconnues de Cayet, leurs cœurs s'unissaient.

Le vieux paysan porta ses yeux sur Maïtesa. La jeune femme, les bras croisés, fixait les flammes. Cayet n'eut pas de peine à lire dans son esprit. Ce soir, plus que jamais, tous les deux se trouvaient en étroite communion de sentiments.

Depuis que cette monstrueuse guerre avait éclaté, dispersant les familles, à chaque veillée de Noël, en particulier, il leur semblait que leur cher absent s'évadait des camps allemands, de ces camps de souffrances et de peines, si tristement renommés, pour se joindre à eux. Ils percevaient confusément une ombre qui flottait autour d'eux, les regardant avec tendresse, souriant avec affection à la petite fille blottie maintenant dans les bras de son "apitchi."

"Aïta (papa) viendra demain" demanda-t-elle soudain.

Les deux aînés sursautèrent. La nuit des Rois Mages avait donc tant de merveilleuse influence sur les esprits?



"Ez maitia (non, chérie), papa est très occupé maintenant et cette méchante guerre ne permet pas aux personnes qui sont très loin de venir dans leur maison" lui répondit sa mère avec un grand effort pour refouler son émotion.

"Il y a longtemps qu'il est parti, insista l'enfant, il doit bien s'ennuyer sans nous voir."

"Il reviendra, "tippia" (petite)", rassura le grand-père.

La fillette ne répondit pas. Sa tête était brumeuse et ses paupières lourdes. Elle s'amusa encore à observer le grand chat à la robe fauve qui,

étendu devant le feu, se léchait le flanc avec nonchalance, sans cesser cependant de surveiller d'un oeil méfiant les braises agressives qui, en éclatant repandaient une pluie d'étoiles en dehors du foyer.

Puis s'abandonnant, l'enfant glissa dans le sommeil en murmurant dans un souffle "Gaizua, aïta" (pauvre papa).

Dehors la neige ne tombait plus. Un tapis immaculé couvrait maintenant la vallée et les côtes environnantes, s'étendant à perte de vue.

Le silence de la nuit fut troublé un instant par un groupe de fidèles allant assister à la messe de minuit. Et la neige reprit son immobilité quand les passants disparurent.

Dans l'humble cuisine, le feu de la cheminée avait perdu son éclat. Le chat lui-même, ne le soupçonnait plus de mauvaises intentions à l'égard de sa fourrure reluisante, et rassuré, ronronnait en boule.

Minuit sonna à la vieille pendule. Maïtesa se leva et prit sa fille dans ses bras, puis embrassa Cayet. Le rude laboureur la regarda un moment et lui dit dans un élan: "Va, petite, il reviendra."

Quelques instants plus tard, il se retirait lui aussi, l'âme tranquille et le cœur en repos.

Dans la cuisine on n'entendit plus que le tic-tac monotone du balancier de l'horloge.

*E. A. R. Rene Carrere*

## BOLLING FIELD







# PARIS-PRAGUE

## 1936

★

### Hommage a un ancien disparu



**D**u Colonel de la Horie, du Commandant Morez et du Commandant Arnaud qui viennent de tomber pour la France, je n'ai connu personnellement que le Commandant Arnaud lorsqu'il était pilote à la patrouille d'acrobatie d'Etampes; voici comment :

\* \* \*

Un des derniers jours de Mai 1936, je l'appelai au téléphone: "Allô... "je ne vous connais pas, mais j'ai obtenu de participer à un rallye d'avions de tourisme à Prague, j'ai déniché un Simoun. Tout le reste est à faire et je n'ai pas le temps de m'en occuper. On m'a parlé de vous. Voulez-vous faire équipage avec moi?"

— "Sûrement!... avec enthousiasme!"

— "Nous sommes très, très juste comme poids à cause de l'outillage à emmener mais je voudrais que nous fussions quand même trois à bord, pour gagner des points. Voulez-vous trouver un mécanicien et venir me voir demain? Départ, le 5 juin".

— "Parfait".

\* \* \*

Le lendemain, j'eus un haut-le-corps quand le Lieutenant Arnaud m'apparut. Lui-même avait un sourire un peu gêné. Un gaillard de 1 m. 85 ou 87 avec quelle charpente!... des os... des muscles... bref, une cathédrale, en tout cas pas loin de 100 kgs.

— "Oui, dit-il, j'ai bien pensé, la question poids... mais, regardez mon troisième!" Et, il fit entrer un mécanicien tout petit, fluet, enchanté de l'être en cette circonstance d'ailleurs, et qui, à côté d'Arnaud, faisait figure de petit Poucet à côté de l'ogre.

— "Comme ça, ça peut tout de même aller, n'est-ce pas," dit Arnaud tout épanoui!

\* \* \*

Le 4 juin au matin, je trouvais sous ma porte, un message de l'aéroclub: "En raison du petit nombre d'engagements, rallye supprimé. Prière accuser réception." Je filai au bureau, pris une copie du rapport dans lequel j'avais abondamment

établi sur des raisons aéronautiques, militaires, politiques, économiques... et probablement d'autres encore, la nécessité de participer au rallye et montai au Cabinet du Ministre.

— "Le rallye est supprimé, fis-je; il n'en reste pas moins que les raisons aéronautiques, militaires, politiques..."

— "Ca va, ça va... on ne va pas vous arrêter maintenant; partez à titre de voyage individuel".

J'avais eu chaud. Je me consolai en prenant le téléphone et en faisant passer Arnaud par les mêmes émotions.

\* \* \*

Nous n'avions maintenant tous deux qu'un désir... : partir au plus vite, immédiatement si possible!

Mais Monsieur Viaud qui faisait le temps à l'O.N.M. était catégorique: "Aujourd'hui, rien à faire. Bouché partout en France".

Le lendemain matin, il n'était guère plus consolant— "Sur Prague, vol impossible... Vosges, Forêt Noire, Bavière, tout cela est entièrement pris dans la crasse. De Paris à Marseille, rien de mieux. Vous avez une chance, c'est de partir sur Poitiers, Bordeaux et de prendre le Canal du Midi pour tâcher d'arriver à Marignane. Après ça, vous êtes sauvés, sur la Côte d'Azur, l'Italie et l'Autriche, il n'y a que de gros orages".

C'est ainsi, que de Guyancourt, le samedi 5 juin, nous primes Cap 220 ou 230... pour aller à Prague.

\* \* \*

Après le mauvais temps à partir de Poitiers, le rasemottes dans la pluie sur Toulouse, et le seuil de Naurouze, nous poussâmes un soupir de soulagement en débouchant, toujours en rasemottes, vers Narbonne, sur la Côte qui nous menait à Marignane.

Puis ce fut la tranquillité jusqu'au col de Tarvis au milieu duquel nous dûmes faire demi-tour à 7 heures du soir devant un orage magnifique et impénétrable qui nous fit passer la nuit à Udine.

Avec une application de bénédictin, Arnaud n'avait cessé, dans la pluie et le beau temps, de



noter les consommations, les régimes, les vitesses etc. ... pour le rapport détaillé sur l'avion Simoun, dont l'établissement figurait dans les motifs aéronautiques du voyage.

\* \* \*

Le lendemain matin à Klagenfurt nous fûmes accueillis sur un terrain joli comme un jouet suisse par un charmant douanier autrichien.

—“Vous ne devez pas être dérangé souvent,” lui dit Arnaud pour entretenir la conversation, en jetant un coup d'oeil sur les 2 ou 3 petits avions enfouis dans le hangard.

—“Hé! Hé! répondit-il, voyez-vous ce hangard fermé, camouflé en lisière du petit bois, là-bas? Il est plein d'avions militaires. ... Mais c'est une formation clandestine, interdite. Attention! et d'un geste précieux, il mit un doigt sur ses lèvres.”

L'Autriche!

Au-dessus des Alpes, les queues d'orage secouaient tellement l'appareil que je passai le manche à Arnaud; grâce à sa taille, il pilotait plus confortablement que moi, en se calant de la tête contre le plafond.

\* \* \*

Quand nous arrivâmes à Prague, il y avait environ 350.000 personnes et 250 appareils sur le terrain. On ne nous avait pas prévenus que le dimanche était la première journée nationale de l'aviation tchécoslovaque. A notre arrivée la patrouille tricolore du Lieut. Novak faisait, sur le terrain, une exhibition formidable. D'autres suivirent. Bref, pendant une heure (260 km) nous tournâmes avec précaution autour de l'aérodrome, avant d'arriver à nous poser derrière la dernière des patrouilles qui décollaient pour le grand défilé final.

\* \* \*

A un ou deux jours de là, un officier nous fixa rendez-vous à 13 h. 30 au café restaurant Manes. Vers onze heures, en ville, Arnaud manifesta quelque inquiétude.

—“1 h. 30, c'est tard pour déjeuner.”

—“Oui.”

—“Peut-être ne s'agit-il pas de déjeuner mais simplement de prendre un 'noir' (1) ou un 'blanc' (1) à la 'Kavarnia' (1) avant d'aller visiter quelque établissement aéronautique.”

—“Peut-être bien.”

—“Ne pensez-vous pas qu'il serait prudent de prendre à midi, un léger repas, un en-cas ... on ne sait jamais ...”

En fait, dans le restaurant où nous entrâmes tous deux, nous fîmes un excellent déjeuner dont nous sortîmes juste pour arriver à l'heure chez Manes, où nous attendaient le Colonel X ... et le Commandant Kalla. Ils nous menèrent dans la salle “Kavarnia” et nous échangeâmes un coup d'oeil satisfait avec Arnaud ... “Sage précaution” ... Mais ils nous offrirent des apéritifs!!! ...

Restait à sauver l'honneur à table.

La cuisine tchèque est abondante, savoureuse et riche, et le déjeuner qui nous fut servi était

un déjeuner distingué, dont poisson, oie, gibier n'étaient que l'armature.

Arnaud fit des prodiges.

Non seulement, il se servit largement de tous les plats, mais il n'y en eut pas un dont il ne reprit une seconde fois avec la même générosité ... ce qui représentait certainement plus de 3 très gros repas en 2 h. 1/2 ... l'honneur était plus que sauf.

\* \* \*

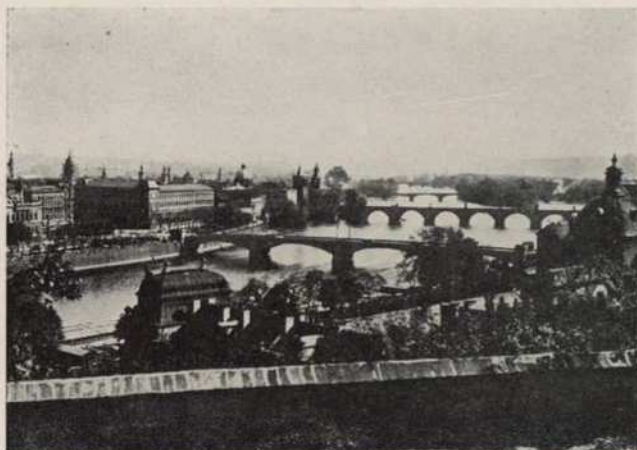
Puis nous fûmes invités à visiter l'Ecole de l'Air à Prostieiov. Au moment de repartir, et comme tout le monde avait beaucoup admiré le Simoun, l'un des officiers de l'école s'intéressa aux qualités de vol.

—“Voulez-vous faire un tour?” proposai-je.

—“Si vous voulez bien me laisser l'appareil, me dit Arnaud, pendant que l'officier se harnachait, je pense que je pourrai pousser un peu la démonstration.”

—“Allez-y, lui dis-je, mais n'exagérez pas. Le moteur est fatigué et nous en avons besoin tout de même pour rentrer.”

Ils n'étaient que 2 à bord, sans bagages, Arnaud s'en donna à coeur joie, tenant visiblement à montrer non seulement les possibilités de l'avion, le Simoun, mais aussi celles d'un pilote de la patrouille française d'acrobatie, et je pense que même après toutes les présentations qu'il avait



déjà faites en Europe, notre pauvre F-ANRV ne s'attendait pas à une de ce genre.

Le passager redescendit au comble de la joie. Tous les spectateurs étaient enchantés et je pense que si nous avions eu 2 douzaines de Simoun sur place à vendre, nous aurions fait une affaire d'or avec l'Ecole.

Nous primes congé.

—“Si vous voulez que je garde le manche, me dit Arnaud, je pourrais faire encore quelques petites choses au décollage!”

—“Non, dis-je! Le moteur a tenu le coup jusqu'ici, ... c'est bien. Pour ce que l'appareil peut faire, tout le monde a compris. N'insistons pas. Il ne vous reste plus qu'à agiter le mouchoir par la fenêtre lorsque je ferai le passage d'adieu.” Et nous partîmes, sans autre aventure, pour le retour Prague, Strasbourg, Paris.”

\* \* \*

Les quelques traits que je viens d'évoquer ne rappellent pas le grand pilote qu'était le Commandant Arnaud, mais peut-être le camarade souriant et sûr que j'ai connu et que je voudrais faire revivre un peu dans ces lignes.

Charles Luguet.

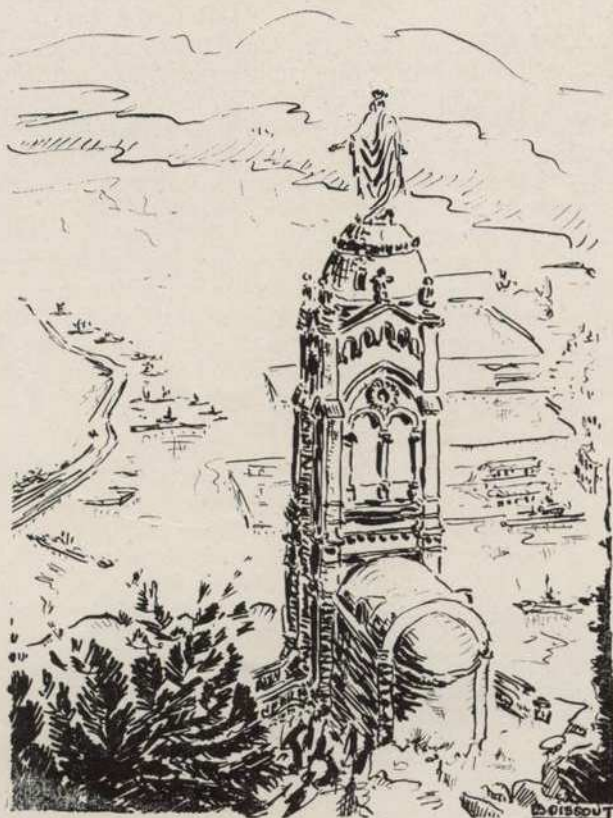
(1) A Prague: Noir: café noir; blanc: café crème; la Kavarnia: c'est l'établissement, généralement immense, où tout le monde vient passer de 10 min. à quelques heures dans la journée, dans un fauteuil confortable, devant un noir ou un blanc, tandis que les garçons renouvellent à votre portée des brassées de journaux et magazines.



# Coincidences

par le Sgt. A. P. BOISSOUT

illustre par l'auteur



Penchés en avant, recueillis et silencieux, nous fixons un grand trou noir qui absorbe, dans un bruit de ferraille, une énorme chaîne fangeuse, dernière attache de notre "Liberty" à la terre d'Afrique.

Que de tumulte aussi, dans tous ces crânes de jeunes gars de France . . . les classiques pensées qui meublent les préliminaires d'une grande traversée . . . les êtres qu'on quitte, l'incertain du voyage, le pays qui nous attend . . . mais à tout cela, se superpose une autre idée qui obsède, étant la plus tangible.

Ce jour d'hui	13	ème du mois
Le détachement	13	ème U. S. A.
Lève l'ancre à	13	heures

Les bruits du port sont déjà loin, une légère brume masque la côte; seule, petite chose dans le grand ciel, la Vierge de Santa-Cruz semble vouloir,

**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.**

en un geste amorcé, nous faire un dernier salut, écarter le maléfice d'une malencontreuse association de deux chiffres.

\* \* \*

C'est encore un geste français qui nous accueille à New York . . . la silhouette de la Liberté se devine, imposante, malgré une "purée de pois maison" épaisse et visqueuse comme de la ouate humide.

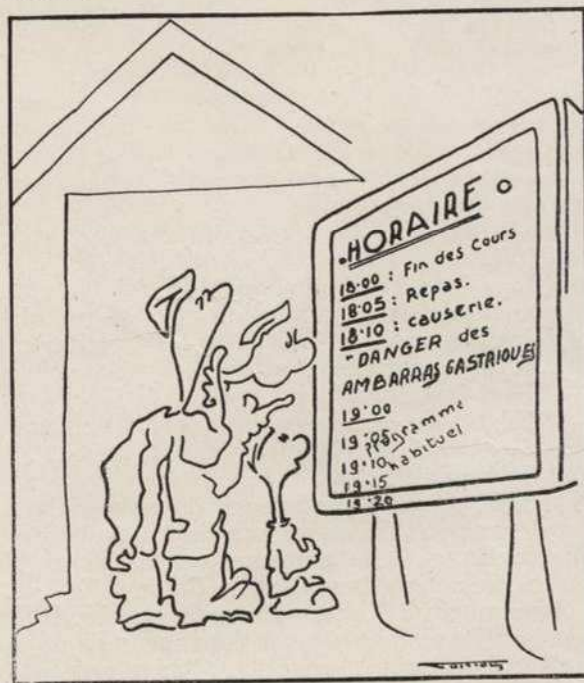
Fanfare swing, Dame de la Croix Rouge, lait glacé, chocolat, petits fours, sourires, thank you . . . nous sommes propulsés hors du quai, entassés dans un véhicule "Army" dont l'aménagement et l'aspect anguleux éveillent chez certains de douloureux souvenirs du "panier à salade".

Arrivée en gare, un noir de blanc vêtu se précipite: "First compartment, Thirty places" . . . Les érudits du groupe traduisent . . . Nous regardons . . . Sur la vitre, énorme, un chiffre nous nargue: "Compartment 13" . . . Petit conciliabule . . . Nous montons cependant et bien vite, dans la profondeur moëlleuse, nous nous abandonnons. . . .

Nous enrichissons, tout au moins en nombre, le camp de Craig Field, d'éléments nouveaux . . . de groupe en groupe, les anciens et les nouveaux bobards circulent. . . Mais que se passe-t-il . . . les faces s'étonnent, les discussions se bloquent . . . nous venons d'apprendre que notre consigne. . . .

Sera de	13	jours
Jusqu'au	13	du mois
A	13	heures

Le sort se jouera-t-il encore longtemps de nous????



. Vie d'école .



# Voyage Methodique Autour d'une Base Americaine

par le Sgt. RAULT-MAISONNEUVE

*Heureux qui comme Ulysse . . . .'*

PROLOGUE: Confucius a prétendu que la perfection se tient dans le juste milieu. Ce n'était certes pas dans le milieu du train qui nous amenait de la gare de P . . . à la gare de C . . . . Jamais, même aux plus beaux jours du: "Chevaux en long: 8—Hommes en large: 40", je n'ai rencontré semblable attelage préhistorique. Prenez votre carte: vous verrez écrite, en toutes petites lettres, la mention: "ligne d'intérêt local." Avec Pierre, nous étions tombés d'accord sur le mot "local." Mais nous en étions encore à rechercher l'intérêt.

Notre machine à vapeur, crachotant, postillonnant, suant le charbon par tous ses pores et un peu par les nôtres, continuait sa marche méthodique à travers des prés monotones où ruminaient des vaches noires qui ne nous regardaient même pas.

.....  
Nous étions arrivés à treize dans la ville de C . . . Je suppose que l'importance numérique de notre détachement avait effrayé la population, car le seul être vivant que nous rencontrâmes fut un vieux au cuir tanné.

"I beg your pardon, Sir"—Pouvez-vous nous indiquer la ville de C . . . ?  
—Here you are.

Marceau se lança dans un monologue sur l'analogie que le village présentait avec Pompei. Nous nous concertâmes:

—La rue principale, please?

Le vieux pointa sa barbe vers un sentier que nous n'avions pas vu.

Nous nous étions assis, Pierre et moi, un peu découragés, sur l'herbe tendre qui pousse au milieu de Broadway.

—Tu crois que nous allons trouver la base, Pierre, lui demandai-je. La contrée semble déserte.

—J'espère, oui. Et aussitôt arrivé, je commence une exploration méthodique du champ et des environs.

Il eut, vers le ciel, un regard par lequel il semblait invoquer Descartes.

(\*) Tous les caractères de cet ouvrage sont garantis aussi fictifs que les noms de lieux. Toute ressemblance des personnages avec des êtres vivant de nos jours est entièrement fortuite.

—La méthode! s'écria-t-il avec flamme. Analyser la vie dans tous ses rouages.!

Il monta sur un tas de cailloux, et domina le village comme Rastignac du Père Lachaise.

—Tout disséquer, même cette ville morte.

Le Sergent chef C . . . s'approcha de nous, l'air un peu ahuri:

—Qui est mort?

—Oh, rien, C . . . , la ville.

—Ca va, Enterrez-la.

## INTRODUCTION GEOMETRIQUE:

Xavier de Maistre a écrit un "Voyage autour de ma Chambre", en ce que nos instructeurs appelleraient "un petit bouquinet" de 52 pages.

En supposant que Tyndall Field soit 32.000 fois plus grand que la chambre de Xavier de Maistre, une bonne étude du camp doit comporter 1.664.000 pages.

Cela me rappelle un pharmacien de Montgomery. Une jolie blonde m'avait entraîné dans une conversation confidentielle. Il me murmura à l'oreille;

—Depuis combien de temps les alliés ont-ils débarqué en France?

Je jetai un coup d'oeil à la gazette locale:

—Trente-six jours exactement, sir.

—De combien ont-ils avancé?

—Environ dix-huit milles, sir.

—O.K. Cela fait un demi mille par jour. A combien sont-ils de Paris?

Je regardai de nouveau le journal:

—Sur cette carte, environ cent milles, sir.

O.K. Cela fait deux cents jours. Soit plus de six mois. Je vous parie un diner contre un Coca Cola qu'ils ne seront pas à Paris avant Christmas.

—Tenu! Mais vous oubliez, sir, les impondérables!

—Eh, jeune homme, que sont les impondérables à côté des mathématiques!

Tout ce qui est rare est cher.

Or, un cheval à bon marché est rare.

Donc, un cheval à bon marché est cher.

## PREAMBULE LITTERAIRE

Un bon sonnet vaut mieux qu'un mauvais roman.

Un bon télégramme vaut mieux qu'une mauvaise nouvelle.

Que les lettres triomphent sur les sciences! Ce voyage sera fait sous les auspices des auteurs latins, "les plus concis in the world". Il est possible que ce patronage imposé les agite un peu dans leur tombe. S'ils ont vraiment besoin de mouvement, qu'ils s'adressent à notre instructeur de Physical Training.

## CHAPITRE I

### Les Requins de Floride et l'Or du Colorado

*"Tityre, tu patulae recubans sub tegmine fagi"* (Virgile).

Si les rues des villes américaines sont taillées géométriquement au milieu des buildings, toute la fantaisie des urbanistes locaux paraît s'être réfugiée dans la construction des bases aériennes. De petites cabanes auxquelles il ne manque que des volets verts pour réaliser le rêve de Rousseau—une plage au sable tout blanc—des pins majestueux et tordus—tout contribue à donner à Tyndall Field l'aspect d'une colonie de vacances pour élèves "matineux". Il y a tant d'imprévu dans l'enchevêtrement des rues que pour aller jusqu'au Mess Hall, en passant par les Minnesota Avenue et Mississippi Street, j'ai été obligé de demander ma route par trois fois. Dans ce labyrinthe, un capitaine insouciant pourrait perdre toute sa compagnie, et ne plus en revoir un seul homme pendant quinze jours.

Sur le sable serpentent des filaments jaunes que l'on qualifie de gazon. Pierre prétend que les plantations d'herbe ont été faites à l'envers, et que d'ici un millénaire il y aura de belles pelouses aux antipodes. S'il y avait des moutons, ils en seraient réduits à brouter les écriteaux: "Keep off the grass".

Le matin qui a suivi notre arrivée, nous sommes allés à la plage. Nous portons tous le maillot de bain avec une certaine élégance. Mais quand une voix timide a proposé un bain, nous avons élevé une protestation générale. Chacun sait que la mer des Caraïbes est infestée de requins. On raconte même que deux jeunes Français audacieux, parvenus au plongeur situé à quelques deux cents mètres, dans l'eau, sont restés pendant plusieurs heures, transis de froid, n'osant se remettre à la mer. Pas très loin d'eux croisaient de paisibles marsouins qui faisaient exprès de prendre des attitudes de requins. Jamais le plongeur n'a entendu d'histoires aussi lugubres sur



la voracité des squales—sur les baigneurs imprudents déchiquetés dans l'eau transparente—sur les poissons torpilles qui se déguisent en méduses et sur les crabes anthropophages des mers du Sud. Le G.I. maître-nageur qui vint avec sa barque délivrer les audacieux m'a dit que ce jour-là, il avait compris les véritables dangers de sa profession, et qu'il avait demandé une augmentation au colonel.

Il est bien possible que ces requins soient légendaires.

Je suis très méfiant depuis que j'ai séjourné à Denver. On avait beaucoup parlé de l'or du Colorado—J'en ai cherché dans tous les canyons et mes poches sont restées plates. Peut-être, depuis l'apparition des billets de banque, a-t-on remplacé les mines d'or par des mines de papier.

Le sergent chef C . . . s'est approché. Il s'est soigneusement assis sur le seul chardon en vue dans un rayon de mille pieds. Puis il m'a dit philosophiquement :

—L'été à la montagne, l'hiver au bord de la mer . . .

—Et alors, C . . . ?

—Je n'aime pas la mer. C'est trop grand, c'est dangereux. Et puis ce n'est que de l'eau. Or, je n'aime pas l'eau.

S'il y avait des lacs de whiskey, le sergent chef C . . . se transformerait en triton.

## CHAPITRE II

### Les Centurions du P. X.

*"Nunc est bibendum" (Horace)*

Si le "De Bello Gallico" dit fidèlement les mœurs de l'armée romaine, il doit y avoir eu une évolution sensible du "castrum" de Jules César au "Field" de 1944. Imaginez les vieux centurions, couverts de cicatrices, excités par l'atmosphère sursaturée des vapeurs de Coca Cola, narrant leurs males aventures à des Wacs enivrées d'ice creams.

Tout compte fait, le P. X. de Tyndall Field rappelle plutôt un marché persan. Moins de variété, peut-être, dans le costume. Par contre, plus d'hygiène. Les boissons ont un certain gout d'insecticide. Malheur au microbe qui se hasarderait sur un des percolateurs. La serveuse, vêtue comme une vestale d'une blouse immaculée pointerait vers le sol un pouce gracieux, mais implacable. Et le microbe n'aurait plus qu'à boire une fiole de vaccin.

Si l'on utilise très peu aux Etats-Unis, cette position "Vae victis" du pouce, par contre le pouce pointé en

azimut est devenu pour moi un geste plus fréquent que celui d'acheter un billet de chemin de fer. En sortant du P. X., j'ai vu un camion qui se dirigeait approximativement vers une baraque, et qui a ralenti de lui-même. A l'intérieur, j'ai retrouvé Bernard et Georges, deux copains, affalés sur une banquette avec un air de satisfaction non déguisé. Bernard fumait un gros cigare. Je lui ai demandé :

—Où va ce camion ?

—On n'en sait rien. D'abord, ça n'est pas un camion, c'est un trolley.

—O. K. Où allez-vous ?

—On n'en sait rien. On va où va le trolley.

J'ai fini par lui faire dire qu'il en était à son troisième tour du camp.

—Tu comprends, on visite.

—Quand est-ce que vous avez l'intention de descendre ?

—Quand il s'arrêtera.

—Où est-ce qu'il s'arrête ?



—C'est ça l'ennui. Il ne s'arrête jamais.

J'ai, moi aussi, fait le tour du camp. Remarqué surtout beaucoup de soldats. Quelques jolies femmes, des voitures, un "jardin de la bière," des avions (à partir de là, le paysage est "restricted").

## CHAPITRE III

*"Et veneris domine lucres, mea turba, columbae" (Tibulle)*

En allant au stand de tir, rencontré Marceau qui se tenait sur le tête. L'ai réveillé. Depuis quelques jours, le camp ressemble à une maison de retraite pour contorsionnistes. On rencontre des garçons qui marchent à genoux, d'autres qui rampent ou courent à quatre pattes. Je crois que l'inauguration des cours pratiques d'entraînement au parachute y est pour quelque chose.

Dans l'ensemble, l'entraînement est assez intensif. Il ne se tire pas autant de coups de fusil pendant toute la chasse présidentielle à Rambouillet qu'à Tyndall Field pendant une demi-journée. L'endroit le plus dangereux de la base est le "range" aux revolvers.

On m'avait installé l'autre jour, avec un gros automatique, à une dizaine de mètres d'un panneau blanc trois fois grand comme moi (1). A chaque cartouche, je voyais le revolver danser dans mes mains, et se mettre dans les positions les plus invraisemblables que l'on put imaginer. Après avoir cassé quelques cailloux, menacé dangereusement un avion qui décollait, et effarouché un moineau, je me suis demandé si les cow boys n'étaient pas un mythe au même titre que les mines d'or des "Rockies." L'instructeur prétend que je manquerais "une vache dans un corridor." Si jamais je dois me battre en duel, le revolver sera mon arme de choix. Tant pis pour les témoins.

Pour réveiller nos vieux instincts de chasseurs, on nous fait tirer des pigeons. Certains coins de la base s'animent parfois comme de grandes volières, où roucoulaient des escadrilles de pigeons en terre glaise. J'ai demandé ce matin au sergent D . . . pourquoi il s'obstinait à lacher des rafales de mitrailleuse sur la tour où se réfugiaient les instructeurs.

—Tu vas les tuer, Jacques, fais attention.

—Tu ne vois pas que je le fais exprès. Il y a un type là-haut qui n'arrête pas de me lancer des cailloux sur la tête.

—Ce ne sont pas des cailloux, Jacques. Ce sont des pigeons.

—Je ne veux pas le savoir.

## CHAPITRE IV

### On Duty

*"Nunc avis in ramo tecta laremque parat." (Gregorius Macedonius, L. 3)*

Ce n'est pas une mince affaire d'être de jour un dimanche. Même ceux qui n'ont pas travaillé pendant la semaine éprouvent le besoin de prendre ce jour-là un peu de repos.

J'ai toujours eu beaucoup d'admiration pour le travail. Pendant des heures, j'ai regardé travailler, sans pour cela ressentir la moindre fatigue. Je crois que je ne me lasserai jamais d'admirer le magnifique effort d'un garçon laborieux. Si le travail pouvait être encadré, je le ferais mettre au-dessus de ma cheminée, près de mon fauteuil préféré, et je ne sortirais plus de chez moi.

La plupart des gens ne semblent pas de mon avis. Ils ont des ruses incroyables pour s'en aller, dès qu'il s'agit d'une corvée, et je crois que

(1) environ 3 m. 90.



le projet d'oeil électro-magnétique, que j'élabore actuellement, pour la surveillance des travaux ménagers fera le bonheur des générations futures de sous-officiers.

Ce dimanche-ci, cependant, je suis entré dans la chambre des radios, et les ai trouvés en pleine activité. Ils ont, depuis leur stage à Saint Louis, de bien curieux amusements. Tout à coup, vous les voyez taper bruyamment sur une casserole, puis vous lancer, avec un regard méchant :

—Tu ne pourrais pas répondre?

Ils sifflent, ils toussent en morse. L'un d'eux est bègue, il bégaye en morse . . .

Il était tard déjà. Dans le faible éclairage des lampes hétérodynes qu'ils utilisent comme luminaire, j'ai essayé de les éveiller. Le chef de chambre s'est retourné sur sa couche et il m'a dit :

—Fiche-nous la paix. On émet.

Sur quoi, il s'est remis à ronfler de très insolents ti-ta ta-ti-ti . . .

J'ai également essayé de voir les mécaniciens. Je suis très mal avec eux depuis que ma montre ne marche plus. Ils ont essayé de me la réparer. C'était très gentil, mais je ne me serais jamais douté qu'il y avait autant de rouages dans une montre. Ils m'ont rendu un très joli moteur pour lampe électrique, en m'expliquant qu'ils ne se rappelaient plus très bien comment faire le remontage d'une montre, et qu'ils m'avaient fait quelque chose à la place avec les morceaux.

Ils dormaient. Je n'ai rien à dire, c'est leur métier. Quand je leur ai demandé, le jour de leur arrivée, ce qu'ils avaient appris à faire, pendant leur training, ils m'ont répondu : "Le point fixe." Marceau lui-même en est jaloux.

Alors je suis reparti, solitaire, dans mes couloirs poussiéreux. Et je me suis souvenu que ma grand'mère, aux beaux jours de ma jeunesse, avait pour coutume d'utiliser des cache-poussière. Je suis allé au "Supply Room," j'ai pris tous les cache-poussière qu'il y avait, et j'en ai mis partout : derrière la porte où le lieutenant a l'habitude de regarder, sous le grillage, et devant l'angle du mur près des lavabos.

Le lieutenant, au cours de l'inspection, m'a dit que ça lui plaisait beaucoup, qu'il allait les utiliser lui-même, et que je trouvais ma permission derrière un cache-poussière, dans une corbeille à papier.

On dit que le moine Schwartz, un des premiers brevetés armurier du CFPNA, a été tué par une explosion, et que le Docteur Guillotin a été guéri de la vie par sa cliente Dame

Guillotine. Je me demande s'il est vraiment habile d'être un inventeur. Les Boches s'en apercevront peut-être un jour avec leurs V2.

## CHAPITRE V

### Promenade Romantique au bord de la mer

*"Tu, Cynthia, sola domus, tu sola, parentes"* (Tibulle).

Il n'y a pas très longtemps était né en moi un amour qui est mort depuis. Mort d'inanition, peut-être, car ni "Elle," ni moi ne l'avons nourri.

Nous étions partis tous les deux, nos petits doigts tendrement enlacés, vers les immensités de sable blanc, et les pins noirs, et la mer brillante sous la lune. Telles des perceurs, des méduses traçaient dans la lagune des sillages argentés, poursuivies par des mulets que poursuivaient des marsouins. Un rossignol sifflait une chanson d'amour étincelante.

"Elle"—blonde et caporal—s'est serrée contre moi. D'un doigt léger, j'ai effleuré ses cheveux et elle m'a demandé :



—How old are you?

Une impression de tiédeur quêtée avait envahi mon cœur. Je posai un baiser langoureux sur le front du caporal, puis lui parlai de la "Langueur" en général, de

*"La grande forêt brune*

*Qu'emplit la rêverie immense de la lune"* . . .

—How do you like Panama City?

Nous avions commencé une promenade sentimentale et si je lui ai cité Homère, Tibulle et Dante Alighieri, elle m'a enseigné ses marques de whisky préférées, et les différentes manières de préparer les ananas au fromage. Je ne comprends pas pourquoi, chaque fois que je me sens un peu poétique, mon interlocutrice du moment me parle de contingences matérielles. Ce soir-là, ma poésie s'est renforcée dans mon cœur, et je l'ai

prise dans mes bras en lui expliquant comment nous préparons le bifteck pommes frites—ce que Bernard appelle les "potatoësses frièdes."

## EPILOGUE

*"Qui desinit in piscem"* (Horace)

Hélas, à la suite d'une divergence de vue sur les marques de cigarettes—elle fume des Lucky et moi des Chesterfields—nous nous sommes séparés, le cœur brisé.

Je suis revenu solitaire sur la plage au sable blanc, en espérant retrouver le fantôme de cet amour défunt. Victor Hugo avait écrit Olympio et j'espérais obtenir un résultat semblable.

J'ai respiré l'odeur du vent marin . . .

—il sentait la vase

Entre mes doigts, j'ai fait couler les grains de sable fin

—et il m'est resté un vieux mégot jauni

Le rossignol chantait toujours son chant d'amour

—d'une voix enrhumée

Le distributeur de Coca Cola auquel nous avions bu

—était vide.

J'ai compris la fragilité des choses de ce monde, et me suis assis, très las.

Protégée par un long bras de sable, la lagune étalait des eaux dormantes. Le soleil se couchait paisiblement. Un vieux pélican au teint bronzé prenait, immobile près des roseaux, un dernier bain de chaleur.

Il m'a regardé d'un oeil paternel :

—Que se passe-t-il?

—Je suis las des choses de ce monde, vieux pélican. Il y a trop de travail sur cette terre.

Son oeil s'est fait sévère.

—As-tu lu Musset? C'est un de nos publicistes.

—Oui.

—O. K. Tu sais donc que nous sommes des êtres énergiques. Oublie ce ton geignard, et écoute ma fable.

Alors, il se mit sur une patte et déclama, d'une voix grave :

*Je suis né dans un oeuf aux limites étroites,*

*Il faisait très chaud, malgré l'hiver naissant.*

*Et déjà, de mon bec au duvet caressant J'essayai de percer dans les coquilles moites*

*Une porte donnant sur le soleil levant. Mais vous autres humains n'êtes pas mis en boîte*

*En naissant.*

Moi : —Erreur! Nous sommes enveloppés dans une cellophane opaque qui vaut n'importe quelle coquille.



Nous l'appelons le Ground School.

Le pélican—Je sais, je sais.  
A force d'essayer et d'essayer encore  
Un jour vint où le jour vint enfin  
m'éclairer.

Je restai bien longtemps encore à  
clignoter

Aux rayons trop ardents que m'envoy-  
ait l'aurore.

Une mère au long bec m'apporta mon  
dîner

Disant: bientôt, il te faudra tout seul,  
pécore,

T'alimenter.

Moi: —On nous apprend à alimenter  
des mitrailleuses, tout seuls. Et si les  
vers dont tu te nourris pèsent autant  
que les cartouches, tu feras bien de  
te procurer un goître en acier blindé.

Le pélican:—  
Il vint enfin ce jour, attendu sans  
patience

Où ma mère me dit avec un oeil altier:  
"Va-t'en solo, mon fils, atterris sans  
trembler,

Rentre le train, sors les flancs, vire  
avec prudence."

Dans l'air pur où trainait un nuage  
léger

J'ai appris, tout glorieux dans mon  
inconscience

A voler.

Moi: —Si tu remplaces le jour du  
premier solo par le jour de la gradu-  
ation . . .

Le pélican (mal élevé, m'interrom-  
pant): Regarde-moi encore. Je suis  
fier de ma force. J'ai appris la valeur

de l'effort. Je n'ai pas peur. Je  
vole. Qu'est-ce qu'un pélican peut  
désirer de plus?

Moi: —Il y a beaucoup d'hommes  
qui n'en demandent pas davantage.

La seule réponse fut le claquement  
lourd des ailes de l'oiseau. Dans un  
dernier rayon du soleil, un rayon vert,  
il s'en allait, prêt au combat, dans la  
direction de la France, avec ses ailes,  
naturellement.

. . . Et c'est toute la grace que je  
vous souhaite.



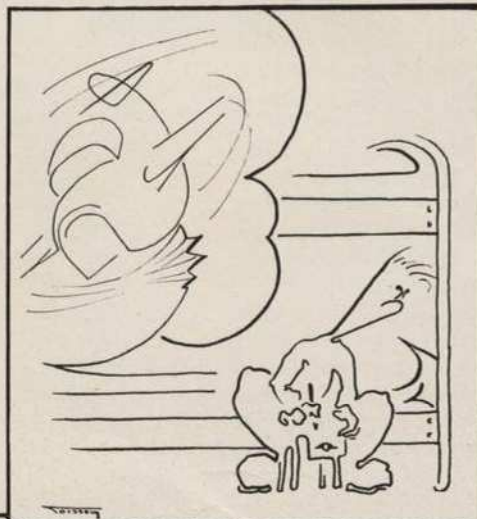
illustré par le Lt. NOETINGER

## Les Surprises du Link

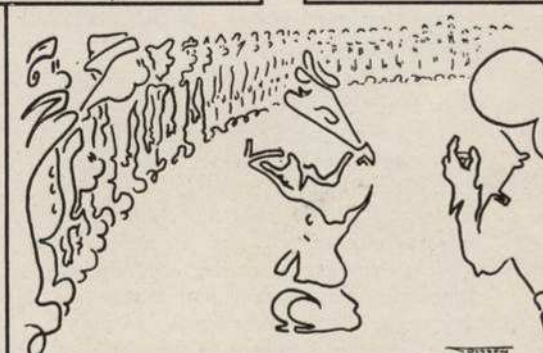
par le Sgt. A. P. BOISSOUT



Question Americaine: Pourquoi votre R.P.M  
marque 23, quand l'AIR SPEED accuse 100?  
L'ELEVE: L'cadran qu'est plus grand, capitain...



Chers parents.....vulle accidentelle  
.....gardé mon sang-froid.....



A mis pied à terre.....l'assaut son AIR SPEED  
à 120, et son appareil à 4000 pieds.....





# CANADA

**N. Battleford, Sask.**

**Le General de Gaulle a Montreal.**

**Groupe d'officiers-eleves au Canada.**





# La part de l'autre . . .

Pour lui permettre d'apprécier toutes les difficultés rencontrées dans sa tâche par le navigateur, chaque élève-pilote du Canada est astreint à jouer ce rôle mathématique sur plusieurs longs voyages.

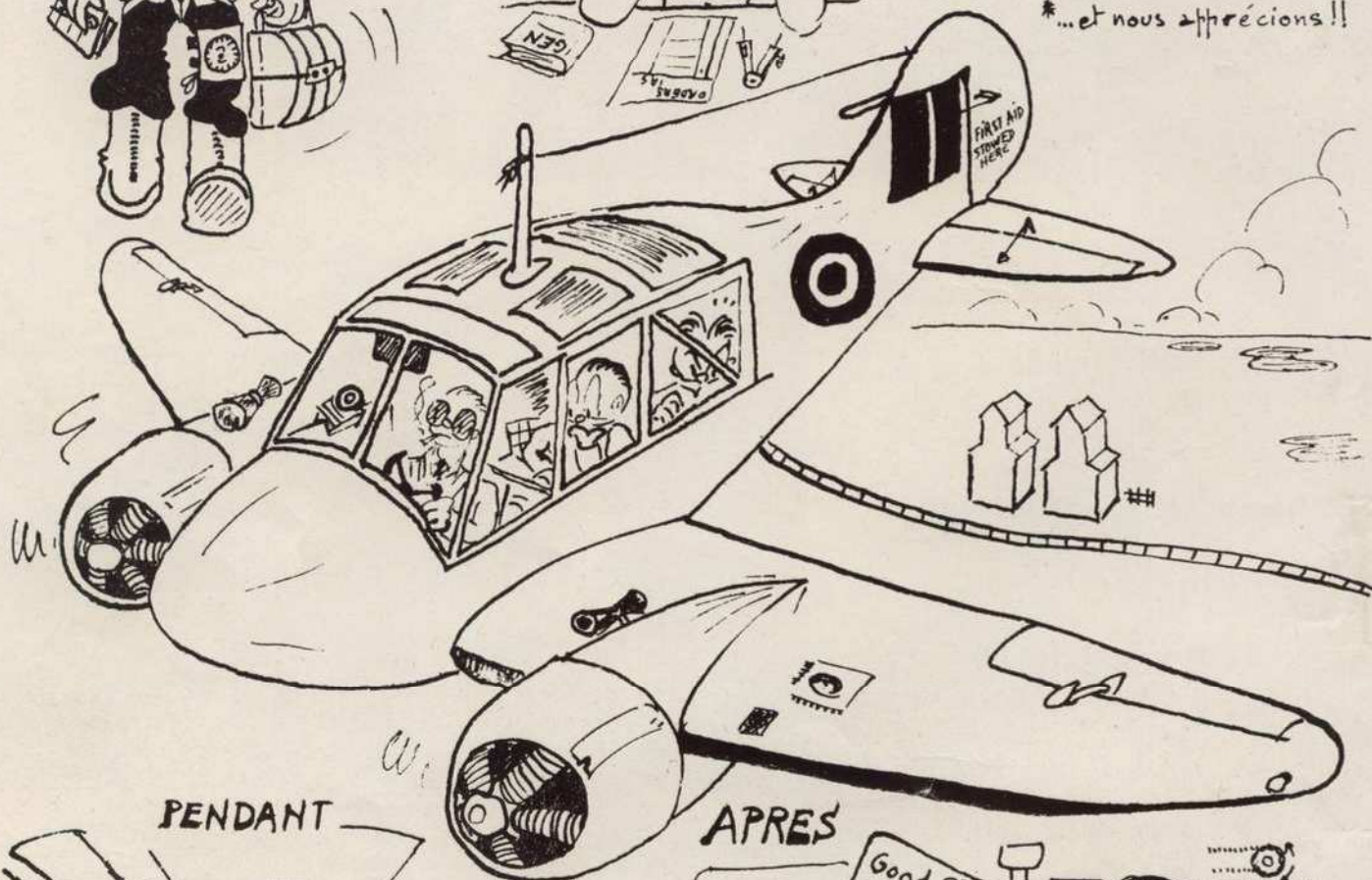
L'instrument du supplice est l'Avro "Anson" MK. II.

\*...et nous apprécions!!

Le martyr

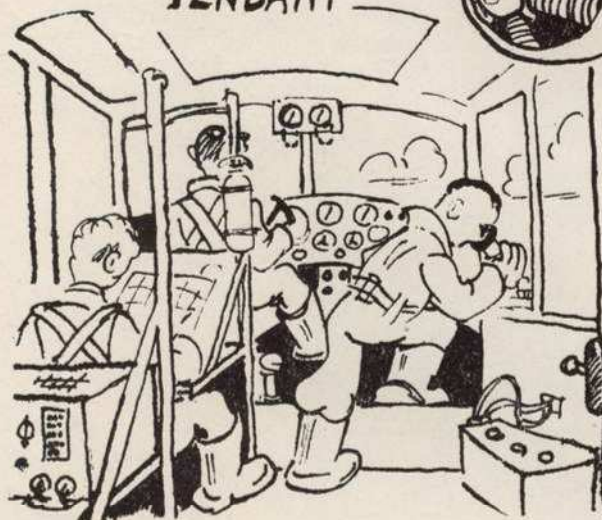
AVANT

Course ?  
Drift ?  
Ground Speed ???



PENDANT

APRES







# UN GROUPE D'ELEVES PILOTES AU CANADA

par l'E. A. R. Michel Bardoux



dessins du C. C. Henri Bourdens



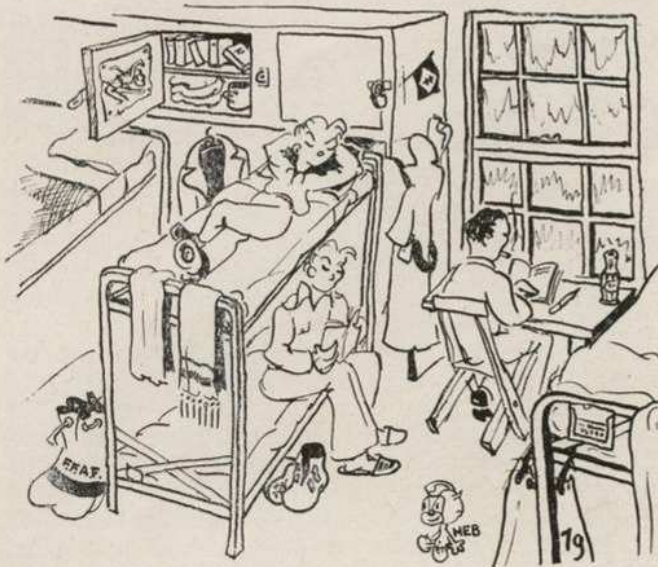
Il est amusant de penser qu'il y a un an, nous étions encore vaguement séparés par une imaginaire distinction; nous parlions alors parmi nous de "ceux d'Afrique du Nord"; ils n'étaient pas habillés comme nous et employaient certaines expressions "bougnoles" au delà de notre compréhension. Cela est loin: les histoires d'évasion et de camps de concentration espagnols sont oubliées (jusqu'au retour en France) ainsi que les marches forcées et les "tenues de campagne" du C. F. P. N. A. Nous nous sommes fabriqués une langue nouvelle, curieux mélange de français, d'anglais, d'arabe, d'argot R. A. F., et américain . . . Et puis, nous avons depuis un an assez de soucis communs!

Après l'E. F. T. S. (85 heures de vol) d'où nous sommes sortis sans une égratignure et avec un seul cas de "wash-out" pour difficultés linguistiques, on nous avait promis de nombreux mois d'attente. Nous avons alors comparé notre situation à celle de nos camarades restés en Angleterre ou envoyés aux Etats-Unis et avions trouvé que l'entraînement des uns durerait 4 mois, celui des autres 1 an de moins que le nôtre. Cela et le Far West dans lequel nous vivons, et nous nous étions couronnés martyrs. En fait, nous avons commencé assez vite et finirons en mars au lieu de mai; nous resterons quand même les moins favorisés, et de beaucoup, avec une respectable ancienneté au grade de Caporal-E. A. R.

Le temps lui-même s'acharne contre nous: au dire des indigènes, partout où nous passons, il n'a pas fait aussi mauvais depuis au moins 10 ans . . . Or les deux raisons pour le "Commonwealth Training Plan" au Canada sont l'espace (il y en a . . . trop) et le "good flying weather"—Résultat: la moyenne de ce mois fut 10 heures de vol! Après le brouillard, nous avons de la neige. Que de fronts à cette hydre météorologique!

Tout ici est fait pour que notre entraînement porte ses fruits. Puisqu'un futur pilote doit beaucoup dormir et avoir les nerfs en place . . . les camps sont fréquemment plus grands que les villes dont ils portent le nom—quand il a une ville. Dans le cas actuel, il y en a une, bien modeste, avec un cinéma. Comme "all work and no play

make Jack a dull boy", et pour éviter que nous allions en vain chercher des distractions malsaines à l'extérieur, le "Station Entertainment Officer" organise un nombre effarant de réunions de tous les genres. Les imaginations travaillent ici car, en plus des séances de cinéma, des bals, et des réunions dans les différents clubs (il y a quelque chose presque chaque soir) nous avons déjà eu 3 représentations théâtrales, avec la collaboration active du Lt.-Colonel qui commande la base, dont une fois en "bleu" de travail, le balai à la main, une soirée de boxe et de lutte, une espèce de fête villageoise avec des baraques, dans le "Drill Hall", un concours de bébés . . . no kidding! Les civils sont évidemment invités; ils viennent nombreux et cela donne parfois lieu à d'amusants incidents. Un camarade venu ici de France, par l'Afrique, l'Angleterre, Montréal, la Californie, était traité à la légère par une jeune native, et son indignation fut grande quand il eut découvert qu'elle n'était jamais sortie du Saskatchewan! Signalons en passant que 17 nations sont représentées ici. On a l'impression que cette petite ville va simplement disparaître avec la fermeture prochaine du camp.





Cette vie du camp nous surprend encore, en particulier, ceux d'entre nous qui furent 2ème classe en France. Passons sous silence les inconvénients, il y en a toujours, et parlons encore des avantages. Car, toutes proportions gardées, nous pouvons mentionner notre confort! Nous ne sommes pas "at home", il s'en faut, mais le petit coin de chambre, avec les journaux, le poste de Radio, les victuailles que l'on apporte de la cantine, le soir, a quelque chose d'un peu plus personnel qu'un paquetage et un lit au carré. La dinde ou le poulet

ne sont pas rares le dimanche. Espérons ne pas avoir à regretter un jour les habitudes que nous avons prises.

Mais la perspective de 4 mois d'hiver ici est effrayante. Nous avons déjà eu 30° (C) au sol et 50° (C) à 8000 pieds, et il n'est pas toujours drôle de "taxier" 2 tonnes de "tapin" sur une "runway" patinoire. Nous avons conscience des poils gelés dans nos narines et l'air que l'on respire semble solide (je l'imagine même couleur acier). Mon Dieu, quel froid!

## DEMAIN LES AILES

Ce soir je revois une longue suite d'images, d'impressions, d'émotions et de difficultés. Comme l'on embrasserait d'un regard le parcours d'une course d'obstacles, dont chacun est un ennemi particulier, vaincu séparément, je revois, le cœur en paix, tout le chemin parcouru entre mon immense désir de devenir pilote, un jour, et les ailes que je vais recevoir, demain.

Il y a de nombreux mois, j'étais avec huit garçons dans un compartiment de train espagnol. Six sont mes camarades depuis longtemps. Ce train nous rapproche de notre but et nous échangeons d'heureuses illusions avec les deux autres, un peu plus âgés. L'un de ces deux—là est pilote breveté français et nous apparaît comme un demi-dieu. Il nous parle de l'Air, et tout ce qu'il dit stimule notre ardeur.

Il calme notre impatience en nous prévenant qu'il faudra au moins six mois en Afrique du Nord avant d'être prêts pour la bagarre. Six mois, une éternité!

Ces six mois ont depuis, passé deux fois, et plus.

L'arrivée à Casablanca est un premier rappel aux réalités. A tous les bureaux où je passe je réponds: "Je veux devenir pilote, et le plus vite possible!" Mais je comprends bientôt que devenir pilote en 1943 n'est pas s'engager comme volontaire en 1793, que je vais apprendre un métier difficile et précis ce qui est très différent de prendre un fusil pour courir sur l'ennemi en criant: "Vive la République!"

Soit! Puisqu'il faut du temps, je mettrai le temps nécessaire. Sénèque m'a légué une devise: "Il n'y a pas de vent favorable pour celui qui ne sait pas où il va."

J'ai rarement autant désiré, voulu un but.

Deux mois plus tard je suis avec de nouveaux camarades, officiers-élèves en école comme moi, à faire du maniement d'armes, des marches de



nuits et les études de moteurs. Dans le ciel marocain, nous voyons évoluer des Dewoitine et des Curtiss. Le sommet d'une montagne n'a jamais paru aussi lointain à ceux qui l'escaladent. Les alpinistes me comprendront.

Nous essayons de trouver quelle nécessité logique implique pour un pilote d'avoir fait du maniement d'armes. En vain, car si cette nécessité est réelle, elle est psychologique. Il faut casser l'individualisme, aiguiller la volonté, former la discipline. Il est stérile de savoir conduire un avion de guerre si on ne le fait pas avec l'esprit d'équipe. C'est ce qu'il faut d'abord apprendre.

Tout cela, on ne le comprend que plus tard, et actuellement seules existent notre rage et notre impatience. Dans cette misère commune, nous apprenons à nous connaître.

Sur ce bateau qui nous emmène vers l'Amérique, nous sommes au total, cinquante. Cinquante, remplis de joie et d'espoir, cinquante décidés à illustrer encore les qualités de la race dans tous les cieux de gloire.

Ce que nous voulons être?—Chasseurs. Tous?—Tous.

De ce qui nous attend là-bas, nous ne savons rien. Nous avons une entière confiance, confiance béate que tout maintenant sera passionnant, facile et rapide. Pilotes, nous le sommes presque déjà!

Nous passons en chantant l'entrée de Craig Field. De chaque côté, une inscription:

"Craig Field—Advanced School—  
Single-Engine."



Quand nous reviendrons ici, notre rêve sera bien près d'être réalisé.

En Amérique, ce sera encore une attente de plusieurs mois. Cruelle déception! A ce "French Pool," dont le nom même nous devient haïssable, nous rongions notre frein. Dieu Tout-Puissant, commencerons-nous jamais le vol?

Les mauvais souvenirs ne sont pas les plus désagréables à évoquer, mais il en est tant d'autres, plus frais et vivants, que m'a laissé la découverte du ciel. Découverte progressive, multicolore et toujours inachevée.

Après une vingtaine d'heures de vol, il y a beaucoup de choses défendues pour un élève-pilote, précisément celles qui nous attirent irrésistiblement. En partie par curiosité et beaucoup pour épater les petits copains. Chacun décide en son for intérieur qu'il va essayer de passer un looping, ou même un tonneau, dans un endroit caché du ciel de Tuscaloosa.

Au sol, la décision est facile, mais à quatre mille pieds on hésite. On essaye tout de même, l'amour-propre l'exige. Mouvement des commandes comme on l'a lu dans le manuel (surtout pas de questions à personne), on passe sur la tranche. Sur la tranche, au bord du précipice, on se "dégonfle" et l'avion revient en ligne de vol.

On reprend un peu sa respiration, on jette un coup d'oeil à l'horizon. Cette fois-ci j'irai jusqu'au bout, l'enfer de Dante s'ouvrirait-il devant moi. Mêmes mouvements, on continue, le manche reste à droite. Enfin, merveille des merveilles, on pend dans les bretelles, sur le dos, Le reste se fait tout seul.

Cette première esquisse de tonneau lent m'a donné une très grande fierté.

\* \* \*

"J'ai toujours pensé que le lâché sur BT. 13 était la date la plus importante de la carrière d'un cadet," me dit mon nouveau moniteur de "Basic School". "C'est la première fois, explique-t-il, que vous pilotez un avion de guerre." Et je regarde ce soi-disant avion de guerre qui n'est évidemment pas très beau, mais je n'en dirai pas de mal car il m'a initié à tellement de nouveaux mystères!

C'est lui que j'ai vu, pour la première fois, se découper sur une nuit d'été à la lueur des flammes d'échappement.

Cette rencontre avec le vol de nuit m'a laissé les images les plus frappantes. Il fait froid, on est beaucoup plus seul et le bruit régulier du moteur prend tellement plus d'importance. On nous a dit "Pas d'atterrissage forcé la nuit. Si le moteur lâche, vous sautez en parachute." Mais on ne songe pas à cela, jamais. Prévoir l'accident est vulgaire, et le chasseur est un aristocrate.

En tournant dans le noir à trois mille pieds au-dessus du terrain, surveillant d'un oeil les feux de position du camarade qui tourne dans la zone voisine, je respire plus profondément et je reconnais qu'un nouvel être a été créé en moi, cet être qui sait évoluer dans la troisième dimension et qui me paraît tellement plus large. J'aime mon avion, et de petits coups de manche je le balance pour le lui dire.

C'est aussi sur le BT. 13 que j'ai vu pour la première fois, en l'air, la tête d'un camarade à

quelques mètres. Ce premier décollage en formation est une heureuse révélation. En moi, la transformation a été progressive et il me semble être toujours le même; mais j'ai en ce moment contre mon aile l'aile d'un autre qui, il n'y a pas beaucoup plus de trois mois, regardait un avion comme un canard un compteur à gaz; et je dois admettre que s'il donne maintenant 3 centimètres de trop au mouvement de son manche, nous nous cassons la figure ensemble.

Décidément, nous n'avons pas perdu notre temps depuis cent jours.

\* \* \*

C'est seulement à dix-neuf d'entre nous que Craig Field ouvre de nouveau ses portes.

"Il y en a encore parmi vous qui n'arriveront pas jusqu'aux ailes", nous dit le capitaine chef de notre squadron, comme conclusion à un sermon vertement administré sur notre manière de faire le vol de nuit.

L'un d'entre nous émet l'opinion que nous sommes arrivés en "Advanced" le coeur léger et l'âme en paix, considérant que les ailes nous étaient maintenant dûes et que nous avions eu jusque là assez d'embêtements pour passer agréablement les dix semaines qui restaient.

Il faut avouer que c'est à peu près exact et que nous avons voulu relâcher l'effort avant d'avoir atteint le but, tendance bien naturelle et qui explique beaucoup d'échecs.

Ici, moins qu'ailleurs, la victoire n'est assurée avant d'être obtenue, et les ailes nous paraissent aussi loin qu'aux premiers vols. Beaucoup plus qu'au début nous devons faire un effort pour ne pas céder aux multiples tentations que nous interdisent les "regulations" américaines, pleines de sagesse et de sévérité.

Dans les derniers jours, ultime supplice, nous devons faire un cross-country à basse altitude sans descendre en dessous de 350 pieds. Et pendant de longues minutes nous luttons contre cet appel du sol, contre cet arbre un peu plus haut que les autres qui demande à l'aile de le frôler, contre ce troupeau de vaches qui nous crie de venir le disperser, contre cette auto qui veut être prise en chasse, contre cette rivière encaissée qui nous offre un abri propice. Nous luttons pour défendre nos ailes contre la stupidité d'être éliminé à trois heures de les atteindre. Nous sommes vainqueurs une dernière fois: l'aiguille de l'altimètre ne descend pas au-dessous de 350.

Et si le camarade d'à côté se vante en cachette d'avoir fait du rase-mottes, il y en a un autre—et je l'admire—qui se vante, lui, de n'en pas avoir fait. Toute la différence entre un potache et un pilote.

Hier notre dernier vol; et ce soir, revoyant, chacun dans sa chambre, la longue route parcourue, nous ne sommes plus que quatorze; quatorze à être heureux.

Demain, les ailes que l'on mettra dans notre main droite pèseront lourd comme toute réussite humaine, de volonté, d'amour et de beaucoup de chance.

Sous-Lieutenant X—, 9ème détachement.

Craig Field, 19 novembre 1944.





**L**a première nuit de Londres! . . . J'étais resté tard au bureau le soir, mais on m'avait dit: "Ne craignez rien, la popote est à côté, pas moyen de vous perdre." Quand je sortis de Westminster House par le petit labyrinthe bétonné qui protégeait la porte, naturellement je m'arrêtai net. Tout était noir et opaque à ne pas voir ses pieds sans le secours de la "torche" électrique. Et encore! . . . car cette torche était singulièrement assourdie par les règlements: "deux épaisseurs de papier blanc sur le verre, le papier extérieur devant être passé au crayon bleu sauf, au centre, un disque blanc de la grandeur d'un 1/2 penny." Le rayon lumineux qui sortait de là n'illuminait pas grand' chose en dehors de la bordure du trottoir, de la pointe des souliers, ou du mur qu'on longeait. . . Et défense de le diriger vers le haut. Après quelques instants je tournai à droite selon les indications reçues, contournant les ruines de l'église St-Laurent, 2 fois directement touchée, et me trouvai dans Old Dean Street à la recherche du No. 2. Il me fallut un certain temps pour établir avec certitude ceci: qu'il n'y avait pas de No. 2 dans Old Dean Street. "C'est bien ça pensai-je, la blague au nouvel arrivant! Que faire?" Une popote, si ça ne se voit pas, ça doit s'entendre; et je remontai la rue en prêtant l'oreille à chaque porte. La manoeuvre devait paraître suspecte car un policeman surgit soudain devant moi, sa torche en plein dans mon visage: "Que faites-vous?" Je m'expliquai—"Ah, French popote . . . allez au bout de la rue, tournez à droite et première porte."—"Mais on m'a dit dans CETTE rue, No. 2"—"Oui, oui . . . c'est bien ça, mais le No. 2 de cette rue est sur l'autre rue. . ."

\* \* \*

C'est un des pièges que tend Londres, ces maisons dont l'adresse est sur une rue mais l'entrée sur une autre.—En temps normal ce n'est peut-être pas grave, mais par une nuit de black out, en pleines ténèbres! . . . J'y fus pris d'autres fois—au cours de sorties pour des réunions du soir chez ces dames charmantes qui s'appelaient

Lady Forest, Lady Gould Adam, Lady Moncreiffe, Lady Townsend, pour ne pas citer toutes les hôtessees qui nous accueillait tout aussi amicalement dans des réceptions moins importantes. Celles-là s'appliquaient à rassembler les officiers ou civils étrangers dans une atmosphère de chaude cordialité, où ils se retrouvaient, d'un peu tous les pays, autour, chose précieuse, d'un excellent dîner, ou d'un buffet bien garni; où ils passaient quelques heures de détente fraternelle.

Je me rappelle un certain 57, Cadogan Street, je crois; la conductrice qui m'avait amenée, vivant depuis longtemps à Londres pourtant, et moi, rampions littéralement avec nos "torches" le long des murs.

Nous finîmes par sonner à une porte pour nous renseigner . . . drôle d'impression ces maisons absolument mortes; la porte s'entr'ouvre sans donner de lumière parce qu'il y a une tenture derrière. La conductrice parle.—"J'aurais dû me douter, dit-elle, on entre par l'autre rue".

\* \* \*

Il y avait surtout les retours tardifs. . . En dehors des rues centrales d'hôtels, de salles de spectacles, de restaurants, les quartiers, même du centre, étaient totalement morts . . . à plus forte raison les quartiers de résidences. Pas un rais de lumière, pas un point lumineux; parfois un bruit lointain, assourdi, de bus ou de voiture qui passe on ne sait où, ou bien des claquements de talons sur l'asphalte, aussi vite ensevelis dans le silence qu'ils en sont soudainement sortis.

Evidemment on peut gagner un carrefour et crier "taxi", "taxi" . . . mais c'est un miracle de voir surgir à cet appel le petit feu bleu qui indique un taxi libre.

On peut aussi chercher une rue à Bus et tenter l'aventure. C'est dangereux au début, il faut prendre le bon autobus . . . et en descendre au bon endroit . . . sans quoi on risque de se retrouver plus loin de chez soi que l'on était au départ, et dans un quartier totalement inconnu. Et puis vers minuit ou plus tard, il n'y en a guère.

Ce soir-là, une chance; je suis loin, mais un taxi me tombe du ciel: "20, Hallam Street! . . ." Il démarre sans observation; il a de la "benzine" ou bien c'est dans sa direction . . . parfait.

Les quelques fentes lumineuses et sous abat-jour des phares, font une vague brume argentée devant la voiture, et cette lueur contribue à créer





des espèces de mirages. Tantôt j'ai l'impression de rouler en plein désert, en plein vide; à d'autres moments, c'est une forêt médiévale avec d'immenses voûtes d'ombres mouvantes; d'autres fois c'est un labyrinthe de murs qui paraissent se dresser de tous côtés. Arrêt soudain; un carrefour.—"A droite? ou à gauche?" me crie le conducteur. Il me demande ça, à moi qui me croyais, il y a une seconde, en plein Sahara.—Je répète simplement: "20 Hallam Street".—Il descend en secouant la tête, et avec sa torche va explorer les murs aux 4 angles. Puis il revient, fait marche arrière, repart, roule 50 mètres et s'arrête. Je passe la tête, sûrement ce n'est pas ça. "Vous devez vous tromper... ce n'est pas le 20 Hallam Street".—"Non, ce n'est pas le 20, c'est le 22; parce que devant moi il y a deux voitures arrêtées, et que je ne peux pas les écraser pour vous mettre en face de votre porte."

\* \* \*

Je me demande d'ailleurs comment on fait pour se reconnaître et conduire.—J'essaie un jour moi-même.—La conductrice de la voiture est une volontaire modèle: Madame Caverhill, Française mariée à un Anglais et championne internationale d'aviron en single.—Je ne lui disputerai pas l'aviron, mais pour le volant puisqu'elle se débrouille, il n'y a pas de raison que je n'en fasse pas autant.

Du siège arrière je me faisais une idée bien vague du paysage; du volant, c'est encore moins net.

Je rase le trottoir qui me sert de repère... en l'accrochant de temps à autre.—Aux carrefours multiples et aux places, ça se complique. Je tombe instinctivement sur le deuxième procédé du débutant; se mettre derrière un autobus... "En voilà justement un bon, me dit Madame Caverhill, il nous mène à Picadilly Circus". Ce n'est pas tellement commode de le suivre quand il n'offre pour tout repère que les quelques points rouges de son feu arrière... et qu'il s'arrête sans prévenir.

Whitehall, il tourne à gauche sur Trafalgar Square.—Tiens pourquoi encaisse-t-il cet énorme cahot... Bon... moi aussi... Comme lui j'ai passé sur le coin du trottoir. Un petit frisson: c'est tout de même vite fait de devenir meurtrier.

\* \* \*

Les émotions ne sont pas moindres à pied, même sur le parcours extrêmement banal et central du R. A. C. au 20 Hallam Street.

Le R. A. C., c'est le Royal Automobile Club qui fait aux officiers alliés la courtoisie de les accueillir comme hôtes et de mettre ainsi gratuitement à leur disposition ses somptueuses installations et tout particulièrement ses salles de restaurant où—dans la salle officiers et gentlemen—on fait un bon repas impeccablement servi pour 3 shillings 50, c'est-à-dire 70 cents. (Grâces soient ici rendues au R. A. C.)

J'en sors un soir de temps bouché et de crasse, m'arrêtant aussitôt que la porte tambour, par son élan, m'a poussé dehors en réponse à mon mouvement de recul devant le noir d'encre.

Je tourne à droite devant la maison voisine éventrée, aux fenêtres vides: puis monte la petite rue à gauche sur St-James Square. C'est réelle-

ment une nuit pour film de terreur, et je n'ai justement pas ma torche. Je suis le bord du trottoir en tâtant du pied.

Heureusement que je connais à fond le parcours.

Je songe combien est facile le passe-temps du sadique dont l'histoire court en ce moment.—C'est, paraît-il, un homme avec un lacet de soie qui bondit derrière sa victime; un genou dans les reins, le lacet de soie (certains disent un bas), autour du cou. Il tue et disparaît.

Il n'a qu'à se tenir par une nuit comme celle-là, sur une place comme celle-ci, embusqué dans une encoignure d'où il voit un peu, et... je fais un énorme bond de côté, les poings en garde prêt à défendre ma peau. Juste derrière moi, quelqu'un vient de sauter dans ma direction... 3 pas qui ont claqué violemment... j'ai presque été touché;



je suis cependant content de n'avoir pas crié, car... le malheureux et inoffensif passant, comme moi sans torche, qui vient ainsi de trébucher au bord du trottoir, exhale sa mauvaise humeur sans retenue (l'intonation est au moins à 2 ou 3 degrés au dessus du Cambonne) et s'enfonce à nouveau dans le néant, sans que je l'aie vu, sans qu'il m'ait vu. Heureusement... je devais avoir l'air fin avec mon attitude de boxeur.

\* \* \*

Plus loin c'est Regent Street. Là les trottoirs sont animés; il y a le brouhaha des gens... le noir est plus gai.—Pan! collision avec quelqu'un qui vient en sens inverse, m'envoie un rayon de torche furieux; nous nous écartons en grommelant tous deux, et continuons.—Tout de même de tels incidents sont inévitables, ce n'est pas une raison pour ne pas être poli.—Allons!... un peu de bonne humeur.

Je n'ai pas fait 100 pas que... Pan... ça recommence. Je dompte mon réflexe "Oh! so sorry"... dis-je de mon ton le plus poli!! Pas de réponse... décidément pas de chance. C'est une boîte aux lettres.

C. L.

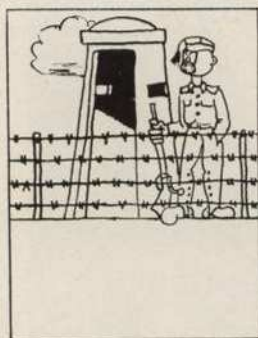
Illustré par l'E. A. R. Dufetel  
(A Suivre).



# UNE AVENTURE DE REGINENSI

par le C. C. BOURDENS

illustre par l'auteur



gent-pilote Q... — m'entraîne entre les groupes, son chapeau rejeté en arrière, sa courte barbe—Miranda fashion—tranchant bizarrement sur son poncho gris.

"C'est ici qu' "IL" demeure" me dit Willy. La baraque 15, avant le dernier afflux de prisonniers, jouait le rôle de "calabozo"—prison—à l'intérieur du camp, et en a conservé les attributs: la guérite, les grilles, maintenant ouvertes. Nous nous glissons par la porte entrebaillée dans le long couloir obscur où des hommes ronflent, étendus sur le sol.

Dernière "calle". Une calle, soit dit pour les non-initiés est la portion d'une baraque délimitée par quelques poutres. Nonobstant l'interdiction des autorités, cet espace est clos de couvertures tendues, seule façon de se procurer, avec un peu de chaleur, un semblant d'intimité:

La "calle" de Reginensi ne diffère pas des autres. C'est le même mobilier rustique (et comment!) pour la confection duquel la boîte de conserve sous toutes ses formes a fourni l'unique matière première... Deux paillasses dans des cadres de bois (c'est du luxe!), une lampe à Flytox, un "gazo", le poêle standard en boîtes à sardines.

Le héros de la ligne de Madagascar est assis sur sa paillasse, plongé dans la lecture d'un bouquin délabré.

"Mon commandant, dit Willy, au garde à vous, permettez-moi de vous présenter le caporal-chef..."

Je dévore des yeux l'as que j'étais si impatient de rencontrer: une allure jeune, un entrain du diable, une sympathie jamais lassée pour les membres, soient ils les plus infimes, de l'Aviation, qui défilent dans sa calle à longueur de journée. Ce qui me frappe le plus est de le voir rasé de près—

chose assez rare à Miranda pour être mentionnée! Tous nous portons la barbe, et cette solution paresseuse est devenue la mode. Mais dans les pires conditions de l'hiver 42-43 à Miranda, le Commandant Reginensi ne négligera jamais sa tenue. On ne l'aura pas vu mal rasé, ou portant ces invraisemblables pièces de costume qui nous donnaient toujours l'air de participer au Carnaval.

Notre conversation au cours de cette première entrevue se limita à l'interrogatoire par lequel il recevait tous les "nouveaux"—et je vis mon nom joint à une liste déjà longue, comprenant tous les grades de capitaine à 2ème classe et toutes les spécialités techniques, de pilote à aide-mécanicien.

Au début de janvier, Willy un jour m'annonce, avec beaucoup de précautions oratoires, que le Commandant Reginensi a formé des "groupes francs" avec, pour objectif la neutralisation des sentinelles et une sortie en masse. Des équipes sont constituées, ont, chacune, un secteur du mur d'enceinte d'affecté—celle, par exemple, que commande le Lieutenant P., telle sentinelle sur la "Promenade des Anglais", celle du sergent J... la chapelle, celle de l'aspirant R..., les cuisines. Reginensi garde pour lui le secteur le plus dangereux: la porte!

"Nous allons avoir des pertes, disent les chefs d'équipe, mais le jeu en vaut la chandelle" et nous les approuvons. Cette inactivité nous pèse trop pour que nous rechignions sur un aussi petit détail que la perspective d'un coup de fusil.

Toute arme est bonne—pierres, morceaux de ferraille, vieux couteaux, fers de pioche, jusqu'à des nerfs de boeuf, venus là par quel miracle? Nous vivons dans une atmosphère de conspiration, dressons des plans détaillés de l'enceinte, des circuits d'éclairage, de la campagne entre l'Ebre et la frontière portugaise.

Le jour J est fixé aux alentours du 15 janvier. Mais le 8, alors que déjà nous nous sentions prêts, commence, sur l'initiative des Polonais, la grève de la faim restée fameuse, pour obtenir, moins dangereusement, les mêmes résultats.

Au bout de 10 jours de cette tragi-comédie couronnée par la mort d'un détenu, les libérations commencent. Le Cdt Reginensi est sur les premières listes et quitte le camp, avec la presque totalité des officiers, si rapidement et d'une





manière si imprévue qu'il n'a pas le temps matériel de désigner un successeur ou de transmettre ses listes et ses documents à ceux qui restent.

Le regroupement des Corps Francs de l'Aviation

★ ★

## Bilan 1944

L'année 1944 restera à jamais mémorable pour tous les Français. Les Nations Unies qui depuis 1943 avaient pris l'initiative, ont affirmé leur avantage de façon décisive. Le glorieux débarquement anglo-américain enfonçant d'un seul coup le mur atlantique dont les Allemands étaient si fiers, la ruée des blindés américains à travers la campagne française en armes, le soulèvement de Paris se libérant lui-même, autant d'étapes vers la victoire. Puis c'est la Belgique à son tour libérée, la prise d'Aix-la-Chapelle, l'entrée en Hollande, tandis qu'à l'est, au cours de ces mêmes douze mois, les Russes par un gigantesque mouvement tournant menaçaient le flanc sud de la forteresse allemande.

Pour nous Français, s'ajoute à toutes ces victoires la joie de voir l'odieux gouvernement de la capitulation remplacé par un Gouvernement tout entier forgé au feu de la lutte et du sacrifice. C'est la joie de voir le Général de Gaulle descendre à pied les Champs Élysées au milieu d'une foule en délire, c'est la légalité républicaine rétablie, assurant à tous la liberté, la dignité. C'est la Patrie commençant à se relever de ses ruines, affirmant par la bouche de ses artistes sa pérennité. Enfin,

va s'avérer difficile. Cependant au milieu de mars, voici de nouveau le mot d'ordre "Ce soir à 6 h., attaque générale sur la Promenade des Anglais."

Mais ce n'est plus la belle organisation des premiers jours. Le Chef manque qui pourrait coordonner les efforts et empêcher les sottes petites rivalités entre les groupes et même au sein des équipes. En fait, plusieurs heures avant le moment choisi, le Commandant du camp est averti. Les sentinelles sont doublées, les champs alentour se farcissent de mitrailleuses, un régiment complet est envoyé de Burgos vers Miranda. On nous boucle dans nos baraques, et nous savons que ce n'est pas pour rire. Nos gardiens—ils nous l'ont déjà prouvé—ont la détente chatouilleuse.

Par la suite, l'"indicateur" qui avait vendu le projet à la "Guardia Civil" fut identifié par la police secrète des prisonniers et condamné à mort par les Polonais... car ainsi allaient les choses au bon temps de l'Aviation française à Miranda. Mais ceci est une autre histoire...

\* \* \*

Le Commandant Réginensi est mort en service aérien à Alger, le 13 juin 1944. Pour tous, il était l'as des premières liaisons France-Madagascar. Pour un petit groupe, il était plus : le chef qui, aux pires moments de découragement dans les villégiatures de Franco, n'avait pas désespéré, avait tout fait pour préparer à ses camarades et à lui-même un avenir autre que celui de finir misérablement la guerre derrière des barbelés.

Je vous revois, mon Commandant, avec votre profil grave et pur, penché sur un bouquin dans la pénombre de votre calle, discernant peut-être, à travers ses pages délavées, par delà cette Liberté pour laquelle vous étiez prêt à mourir, les premières lueurs du jour sur un terrain d'Afrique et, sur la terre grise, un avion qui flambe.

le Pacte signé récemment à Moscou, rendra à la France sa place dans le concert des nations souveraines, comme la présence sur le champ de bataille des héroïques armées des généraux Leclerc et Delattre lui avait rendu sa place parmi les vainqueurs.

## Craig Field





# Un conte de Noel

par le Sgt. J. M.

Cette petite histoire qui a le mérite d'être vraie m'a été contée par qui? Ma foi, je ne sais plus, mais écoutez plutôt:

Dans un village de France récemment délivré, vivait une petite fille—appelons-la Janine—qui pendant quatre ans n'était sortie de la maison que pour se rendre à l'école. Le reste du temps la petite Janine restait à la maison car son papa lui avait dit qu'il y avait de méchants hommes appelés "boches" qui faisaient du mal aux enfants.

Mais un jour, papa rentre tout joyeux à la maison et dit à la petite Janine que maintenant elle pouvait sortir, qu'il n'y avait plus de boches, qu'ils étaient partis, mais de faire tout de même attention car peut-être il y en avait encore de cachés.

Janine part toute joyeuse et va à l'église prier le Bon Dieu.

"Bon Dieu, vous savez je vous aime bien, et je voudrais tant du chocolat pour mon Noel. C'est tout ce que je vous demande."

Voilà notre petite Janine sortie de l'église, et qui se dirige vers sa maison pensant déjà au chocolat que sûrement le Bon Dieu va lui donner à Noel.

Un drôle de Monsieur, qui parle mal le français s'approche d'elle et lui demande si il y a encore des boches dans la ville.

Janine de répondre que son papa lui a dit que les boches sont tous partis.

Tout heureux, l'inconnu tire de sa musette une bonne tablette de chocolat et la tend à la petite fille tout émue qui la prend et se sauve très vite.

Arrivée à la maison, très rouge et essoufflée, Janine sans reprendre haleine s'approche de sa maman et d'un air mystérieux lui dit:

"Maman, j'ai vu le Bon Dieu et il m'a donné du chocolat."

Vous l'avez deviné, le Bon Dieu était un soldat américain qui se trouvait en avant garde de reconnaissance.

J. M.



par DUFETEL

## Poste Aérienne

### KEESLER FIELD

Nos camarades de Keesler ont brillamment soutenu l'honneur du pavillon sur cette base. René CHOQUER du détachement français, a gagné le championnat des poids lourds au cours d'un match de boxe, le 30 décembre. C'est la première fois à Keesler que ce titre échoit à un "visiting fighter". Toutes nos félicitations au jeune champion.

Deux autres élèves, Emile DUFOUR et René KERJEAN, ce dernier déjà connu de nos lecteurs, ont été battus aux points, chacun après une brillante exhibition. KERJEAN qui semble être très populaire à Keesler a donné du fil à retordre à son adversaire, le private Kenny Welsh.

Nous apprenons la mort du Sergent BAILLS, du 1er détachement pilote de chasse, et du Sergent DECAGNY, du 3ème détachement pilote, ce dernier descendu au cours de sa 2ème mission et du sergent BEAUMONT Louis, du 2ème détachement pilotes, qui s'est tué le 6 septembre en service aérien commandé.

### NOUVELLES DES ANCIENS

3è détachement pilote Oscoda:

Le Lt. MELCHOIR et S/Lt. BAL-  
LEREAU ont été affectés au G. C.  
"Dauphine."

Les S/Lt. CHANOINE, GUIL-  
LAUME, LEJEUNE et DUCHATE-  
LIER au G. C. "Fafayette."

Les S/Lt. SARRABAYROUSE et  
BONDY au G. C. "Ardennes."

Le S/Lt. de PRADEL au G. C.  
"Navarre."

### ONT ETE CITES:

Le Lt. LENGELLE Jacques du  
G. R. 2/33, l'aspirant LUTTRINGER  
Georges, du squadron 2/52, le sergent  
RAOUST Louis, du G. C. "Lafayette",  
tous trois du 1er détachement pilotes.  
Le sergent RAOUST a participé à la  
destruction au sol de 9 avions et de  
8 camions.

Le sergent-chef GENTES Pierre, co-  
équipier de l'aspirant LUTTRINGER,  
l'aspirant FROTTIER du groupement  
"Patrie", le sergent TAVIER, du  
G. B. 2/52 "Franche-Comté", et le ser-  
gent MELMOUX Lucien, squadron

2/52, du 3ème détachement mitrail-  
leurs.

Le sergent MANUGUERRA Sé-  
bastien, l'adjudant YVARS Pierre,  
radio, le sergent BERNARDON Jean,  
mitrailleur, le sergent VALENTE  
Charles, mitrailleur, le sergent  
GRUSS Denis, le sergent RAU-  
TUREAU Joseph, le caporal LA  
BAYLE Eugène, tous du G. B. 2/52  
et du 4ème détachement mitrailleurs.

Le capitaine DUPUY Amédée, an-  
ciennement du G. R. 2/33, actuelle-  
ment Commandant d'Armes à Craig  
Field.

Le Lt. CLEMENT Jean, ancienne-  
ment du G. B. "Lorraine", actuelle-  
ment Commandant d'Armes à Max-  
well Field.

Bravo, pilotes et mitrailleurs des  
C. F. P. N. A.!

On nous annonce l'arrivée immi-  
nente du Lt-Colonel BREYTON, qui  
commandait l'Ecole de Marrakech.  
Le Lt-Colonel BREYTON prendra le  
commandement des C. F. P. N. A., en  
remplacement du Lt-Colonel de PON-  
TON d'AMECOURT appelé à d'autres  
fonctions.



On a retrouvé le corps de l'aviateur Antoine de SAINT-EXUPERY, porté disparu au cours d'une mission de reconnaissance au-dessus de la France.

Cette découverte a causé une profonde émotion dans les milieux militaires et les milieux littéraires où il était très connu.

Le soldat mort héroïquement et l'écrivain de grand talent laisseront de profonds regrets parmi ses amis et ses pairs qui l'aimaient et l'admiraient.

Le Capitaine Georges VALENTIN, as de l'aviation de chasse française, 14 victoires homologuées, 12 citations, est mort au combat, abattu le 8 septembre par une des dernières mitrailleuses allemandes encore camouflées sur les toits de Dijon.

Le Colonel Lionel de MARMIER, chargé d'effectuer une liaison aérienne entre l'A. F. N. et la Métropole, vient d'être porté disparu. Il semble que l'avion qu'il pilotait doit être considéré comme perdu corps et biens.

Engagé volontaire à 17 ans, il avait terminé la guerre de 14-18 avec 9 victoires homologuées, 11 palmes et une étoile à sa Croix de Guerre. En 1940, il avait abattu 2 avions allemands au-dessus de Villacoublay et un troisième au-dessus d'Etampes.

Ajoutons qu'il avait été le premier officier supérieur d'aviation à rejoindre le Général de Gaulle.

L'aviation française perd en la personne du Colonel de Marmier un pilote incomparable et notre pays, un grand Français.

Une cérémonie commémorant le 8ème anniversaire de la mort de MERMOZ s'est déroulée le 7 décembre sur le point de la côte africaine que le héros de la liaison aérienne transatlantique survola pour la dernière fois.

Les capitaines ALBERT et de la POYPE du G. B. "Normandie" ont été consacrés "héros de l' U. R. S. S." Cette distinction est la plus haute récompense décernée par l'Armée Soviétique pour fait de guerre. Particularité qui souligne encore l'hommage rendu à nos compatriotes: ce serait le première fois que pareil honneur est conféré à des étrangers.

Une escadrille française composée de 8 "Spitfire" a attaqué le 28 décembre, au S. E. de Carlsruhe, 17 chasseurs allemands sans subir de pertes. 5 "Messerschmidt" ont été détruits et 2 autres ont probablement été endommagés.



Le General VALIN  
Chef d'Etat—Major General de l'Armée de l'Air

### EN FRANCE

Le nombre des immeubles sinistrés s'élevait en 1918 à 927.000 dont 360.000 entièrement détruits. Pour la guerre actuelle, le chiffre provisoire de 1.200.000 sera probablement de l'ordre de 1.500.000.

En 1918, les dommages s'élevaient à 78 milliards de francs-or. Aujourd'hui, la somme de 3000 milliards de nos francs actuels sera tout juste suffisante pour faire face aux réparations.

Il sera nécessaire de reconstruire selon un plan nouveau Caen, Lorient et Brest anéanties. Partout, la lutte contre le taudis sera intensifiée. La France sera reconstruite avec des

matériaux solides, selon un esprit moderne, tout en respectant le passé. N'oublions pas que des décisions prises actuellement dépend le bonheur des générations futures.

Le bourg tristement célèbre d'Oradour-sur-Glane va être classé monument historique. Les ruines seront laissées en leur état actuel; on va se borner à consolider les murs de ce qui fut l'église. Une localité nouvelle sera construite sur un autre emplacement.

La Vente du "Courrier de l'Air" est réservée au personnel militaire au prix de \$0.25 le numéro.



# LE PRIX

Les C. F. P. N. A. sont de nouveau en deuil. En 20 jours, 4 accidents graves : 8 morts, 3 blessés.

C'est le prix que paient nos élèves pour avoir le droit de porter ces ailes d'argent tant convoitées. C'est le prix d'un dur entraînement. C'est déjà, loin du champ de bataille, la rançon de la victoire.

Mais ces pertes, pour douloureuses qu'elles soient, au lieu d'amollir les coeurs, raffermissent les courages et accroissent chez nos jeunes aviateurs la fierté et l'amour de leur métier. Le danger constant qui fait désormais partie de leur existence les prépare magnifiquement à affronter demain les dures réalités du combat; il les ennoblit et de ces garçons insouciantes fait rapidement des hommes.

*Tombés pour la France, en service aérien commandé au cours du mois de décembre*

Sergent DUCROCQ Roger, Elève-pilote, à TURNER FIELD, le 6 décembre 1944.

Caporal Chef LAGARDE Paul, Elève-pilote à TURNER FIELD, le 6 décembre 1944.

Caporal CAZE Roger, Elève-pilote, à TURNER FIELD, le 6 décembre 1944.

Aspirant VEITH Fernand, Bombardier, à BARKSDALE, le 8 décembre 1944.

Sergent CARTEREAU Pierre, Pilote, à BARKSDALE, le 8 décembre 1944.

Sergent JUNGUENET Maxime, Mitrailleur-radio, à BARKSDALE, le 8 décembre 1944.

2e Classe SOREDA Henry, Elève-Pilote, à ORANGEBURG, le 18 décembre 1944.

Sergent MARTIN Jacques, Pilote P-47, à OSCODA, le 29 décembre 1944.

En vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés, le Général de Brigade Aérienne Luguët, Commandant les Eléments Air aux Etats-Unis, a cité à l'ordre de l'Aviation française, à titre posthume, ces huit victimes qui ont été inhumées au Cimetière Militaire Français de Montgomery (Ala.).

## *A un Disparu*

Hier encore tu étais au bar de l'escadrille  
Riant clair, espérant et chantant comme nous  
La vie, la joie, l'amour; nous dansions le quadrille  
Sur l'herbe de la piste, comme de joyeux fous.

Six avions sont partis, et cinq sont de retour.  
Voici le chef qui vient; devant nous il s'arrête.  
A son visage dur nous voyons qu'à ce jour  
Un de nous est en moins, et nous baissons la tête.

Te voici maintenant plus roide que le cierge  
Qui met en mouvement ta silhouette blafarde.  
Je monte pour toi seul, (plus muet que la Vierge  
Qui est là à tes pieds) une dernière garde.

A la table du mess, Ta chaise est toujours libre.  
Parfois dans un éclair, nous y voyons Ta face.  
Oh Toi! qui de là-haut nous regarde tous vivre,  
Puisses-tu nous garder près de toi une place.

Sergent Andre-Pierre BOISSOUT,  
Craig Field,  
Octobre 1944.

## *Deuil a Oscoda*

Martin est mort. Martin est mort. Martin est mort!

Aucune annonce officielle encore mais déjà  
chacun sait que la nouvelle est malheureusement  
trop vraie!

Là-haut, les quelques avions qui tournent vous  
le rappellent.

Son meilleur ami qui erre désespéré, à la  
recherche d'une certitude, vous le confirme par  
son émoi.

\* \* \*

Comme toujours, il était parti avec le sourire.

Et aussitôt les souvenirs affluent: un soir de  
conversation intime, des projets échangés... une  
sortie commune. Et la lassitude pèse un peu plus  
sur vos épaules.

Comme toujours il faut la secouer.

Et plus tard, une de ses amies vous annonce  
qu'elle vient de recevoir ses vœux de Nouvel An,  
expédiés la veille.

Lui ne pourra qu'avoir une belle éternité.

Sergent Pierre BRUNEAU,  
Décembre 1944.

Au moment de mettre sous presse, une douloureuse nouvelle nous parvient: deux nouveaux accidents le 12 janvier viennent de causer la mort de quatre de nos camarades. Cette fois, le "Courrier" déplore la perte d'un de ses collaborateurs, Thierry de SEVIN, dont nos lecteurs auront pu apprécier l'article "Miranda, journée d'un prisonnier", paru dans le numéro de novembre.





*Comme vous commandez un océan d'épis,  
Là-bas vous commandez un océan de têtes,  
Et la moisson des deuils et la moisson des fêtes  
Se couche chaque soir devant votre parvis.*

*Charles Péguy*

(Présentation de la Beauce à N. D. de Chartres)



DAUPHINE



La Berarde

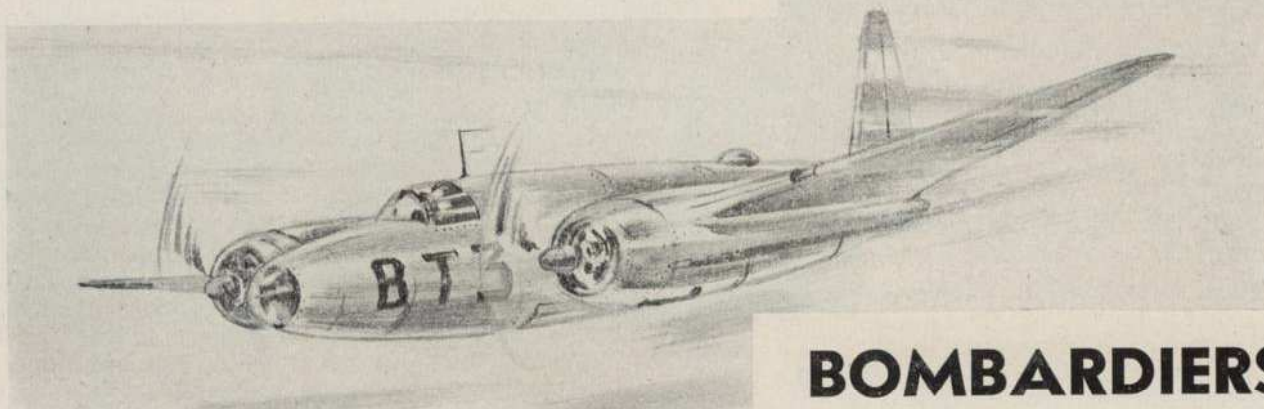
Golfe de Porto



CORSE



# BARKSDALE FIELD



## BOMBARDIERS

Le "Courrier de l'Air" présente cet article extrait d'une conférence sur "L'Aviateur français aux U. S. A.," donnée à New York par le Père Goube. Vivant en contact permanent avec les élèves, nul autre que l'aumônier des C. F. P. N. A. ne pouvait être plus qualifié pour parler de la dure mais passionnante existence que mènent nos aviateurs en Amérique.

Certains de nos jeunes gens se reconnaîtront avec fierté dans ces lignes dédiées, comme un hommage, à nos équipages de bombardement, et nos lecteurs y puiseront un sentiment de confiance dans l'avenir de l'Aviation française.

... Les Pilotes de bombardement présentent les mêmes qualités physiques et mentales que leurs camarades de la chasse, mais ils offrent souvent un type différent.

D'un peu exubérants qu'ils étaient en "Primary", les pilotes de bombardement, en quelques mois, parfois en quelques semaines, changent beaucoup leurs habitudes.

A vingt ans, parfois moins, ils sentent qu'un équipage leur est confié, qui a foi en eux et ils réalisent, dans toute la force du terme, qu'ils ont charge d'âmes.

Alors que le Chasseur est seul à son bord et assure par lui-même le pilotage, la navigation, la liaison par radio, le tir et ne risque, au combat, que sa propre vie, le pilote de bombardement fait partie d'une équipe dont il est, du point de vue technique, le leader. Lui et son adjoint, le copilote, emmènent dans leur avion, entre deux paires d'ailes, un bombardier-navigateur, un radio, un mécanicien, un mitrailleur. Ceux-ci, parfois, ignorent tout de la science du pilotage; ils sont à la merci de celui qui les entraîne dans le ciel et le pilote le sait. Il connaît chacun des hommes qu'il voit ici à son bord, il a vécu avec eux, a partagé leurs distractions, a découvert, peu à peu, au hasard des confidences, l'histoire plus intime de chacun. Il sait que Jean, son navigateur, est marié à Grenoble et que deux enfants l'attendent; que Pierre, le radio, est orphelin, mais garde ses frères à sa charge; que le mitrailleur a une girlfriend qu'il aime beaucoup, dans une ville perdue du Texas.

A bord de son bombardier, le pilote mesure ce que représente un équipage dont il protège les vies. Une imprudence, une incapacité professionnelle de sa part et c'est la ruine d'efforts de parents, d'éducateurs, qui pendant des années ont prodigué des trésors de dévouement et de tendresse pour conduire à leur total épanouissement d'hommes ces êtres confiés à sa garde.

C'est à Barksdale Field, en Louisiane, près de Shreveport, que les équipages français de B. 26, achèvent leur entraînement avant de partir au combat.

Venez à la ligne de vol. Le soleil est levé, les hommes vont gagner leur "taxi". Voyez-les, munis de leur parachute, chargés des cartes, des papiers de bord et de la grosse bouteille Thermos prévue pour les grands raids.

Les deux moteurs de 2.200 CV. ont hésité d'abord. De gros panaches noirs ont jailli des pots d'échappement. Puis tout s'ordonne. La machine obéit, domptée par ce pilote au regard d'enfant qu'on aperçoit, comme un accessoire minuscule, à la fenêtre de la cabine de tête.

Tournant à plein régime, les hélices tirent l'avion sur la piste, l'enlèvent, le vissent dans l'air. Les roues s'escamotent, comme si le grand oiseau pliait ses pattes. En route pour un essai de bombardement. ...





Le radio de bord appelle les tours de contrôle et communique sa position. Le navigateur manie le rapporteur et calcule sa dérive. Chacun remplit à bord une mission bien précise. De l'effort de ces spécialistes travaillant en parfaite harmonie, doit résulter la bonne marche de l'avion.

Parfois des incidents arrivent, un moteur manque à son devoir; la pression d'huile baisse, un générateur faiblit. Privé de courant, l'avion se révélerait difficilement gouvernable; impossible d'user de la radio et de modifier, pour atterrir, le pas des hélices.

Le plus souvent, tout se passe bien. Mais il y a les imprévus où se révèlent les tempéraments.

Cette fois, la mission s'est passée sans encombre. L'objectif a été "atteint". Le mécanicien ne s'est pas trompé en transvasant l'essence. Le mitrailleur a "descendu" tous les chasseurs. La tour de Barksdale apparaît, les méandres de la Red River signalent Shreveport coiffé d'un lourd écran de fumée.

Pour sortir le train d'atterrissage, le pilote bascule un simple interrupteur. Un temps d'arrêt. Les yeux demeurent fixés sur l'un des multiples cadrans. "Quoi! Le train n'est pas complètement sorti! Impossible de le "verrouiller". C'est à dire que les jambes d'acier qui portent les roues d'atterrissage risquent de s'affaisser dès le premier contact avec le sol.

Le pilote français appelle la Control Tower. Là bas, le radio de service a vite fait de reconnaître l'accent particulier de chez nous. En anglais, puis en français, il communique les consignes: "Rentrez votre train!—Sortez le!—Tâchez de cabrer l'avion pour que le choc ébranle la pièce récalcitrante!"

\* \* \*

Les minutes passent. L'indicateur d'essence accuse une baisse sensible. Si l'on attend trop longtemps, ce sera, faute d'alimentation, l'arrêt brutal des deux moteurs. Or l'avion n'est pas une voiture qu'on arrête sagement sur le bord de la route en attendant du secours. Il a besoin de sa puissance pour tenir l'air. Sinon, c'est le "crash landing".

Alors le pilote, calme, reedit le numéro de son avion et demande à la Control Tower l'"emergency landing".

D'un coup de baguette, une "procédure" méticuleusement étudiée va régler toute la vie de la Base et celle de l'avion en péril.

Tous les pilotes en vol s'éloignent. Les avions sur le point de décoller dégagent la piste.

D'un même élan, les voitures sanitaires, les citernes d'incendie, les extincteurs à projection se ruent sur l'aire d'atterrissage. Munies d'émetteurs et de récepteurs de radio, ces voitures, en état d'alerte constante, de jour comme de nuit, attendent les instructions. Pour sauvegarder les vies humaines des équipages, l'Armée de l'Air américaine dispense largement ses immenses possibilités.

Au sol, les chefs de "Squadrons", jumelles en mains, suivent le vol de l'avion en péril.

Le B. 26 passe à 3.000 pieds d'altitude au-dessus de la piste. Les moteurs tournent régulièrement.

Par les hublots du bord, l'équipage peut apercevoir le luxe des moyens de secours déployés pour les recevoir. Ces hommes ont souvent assisté, du sol, à pareille alerte. Cette fois, ce n'est plus en qualité de spectateurs, mais d'acteurs, qu'ils vont y prendre part.

Le pilote, absorbé par son travail, n'a pas le temps de dériver son attention sur des considérations philosophiques. Mais les autres membres de l'équipage, inactifs, attendent. Ils savent le risque qui les guette. Ils ont appris à se connaître et à s'estimer au cours des mois précédents. Ils n'ignorent pas que le plus grand don que l'on puisse faire à des amis, en cas de danger, c'est de maintenir intacts leurs moyens et leur moral. S'ils ont peur, ils ne veulent donc pas le montrer. Ces hommes savaient, d'ailleurs, que, du jour de leur entrée dans l'Armée de l'Air, le métier comporterait des risques. Ces risques, ils



les ont depuis longtemps acceptés, comprenant que leur sacrifice—s'il était exigé d'eux, un jour—viendrait s'insérer dans l'immense lignée de dévouements obscurs qui ont préparé et achèveront la libération de la France.

Tout l'équipage a suivi les consignes. L'avion perd rapidement son altitude, mais les moteurs tournent encore parfaitement. Le pilote tire sur le manche. Le B. 26 aborde le terrain... et se pose, sans douleur! Le train d'atterrissage était en position; seul un "témoin" électrique de son correct verrouillage n'avait pas fonctionné.

Une blague des camarades, tout s'achève dans un grand éclat de rire et l'entraînement se poursuit.

Pierre GOUBE,

Aumonier des C. F. P. N. A.

*Illustré par le Lt. NOETINGER*





*Remise de la Légion d'Honneur*

Parti de Paris le 24 novembre, le Général de Gaulle est arrivé à Moscou le 2 décembre. Le voyage s'est effectué par avion jusqu'à Bakou et par le train de Bakou à Moscou.

Le Président du G. P. R. F. était accompagné de M. Bidault, Ministre des Affaires Etrangères, du Général Juin, de MM. Gaston Palewski, Dejean, Charbonnier, Burin des Roziers et du regretté Colonel de Marmier, porté disparu depuis en Méditerranée.

Le Général de Gaulle a été reçu à la gare par le Commissaire aux Affaires Etrangères Molotov.

Comme chacun sait, cette visite, dans la capitale de l'Union Soviétique, a été couronnée par la signature d'un traité d'alliance et d'assistance mutuelle entre les deux pays.

Les huit journées du séjour à Moscou qui ont précédé la signature du pacte ont été marquées par une série de manifestations d'amitié franco-soviétique: un gala lunch-eon offert par le Maréchal Staline à la Maison Spiridonovka, diverses réceptions données par l'Ambas-

sade de France et par M. Molotov, l'arrivée dans la capitale des membres du régiment "Normandie", dont

Gaulle dont la Croix de Commandeur de la Légion d'Honneur au Maréchal F. Falaley, Commandant de l'Armée de



*Le chef du gouvernement reçoit les membres du G. B. "Normandie"*

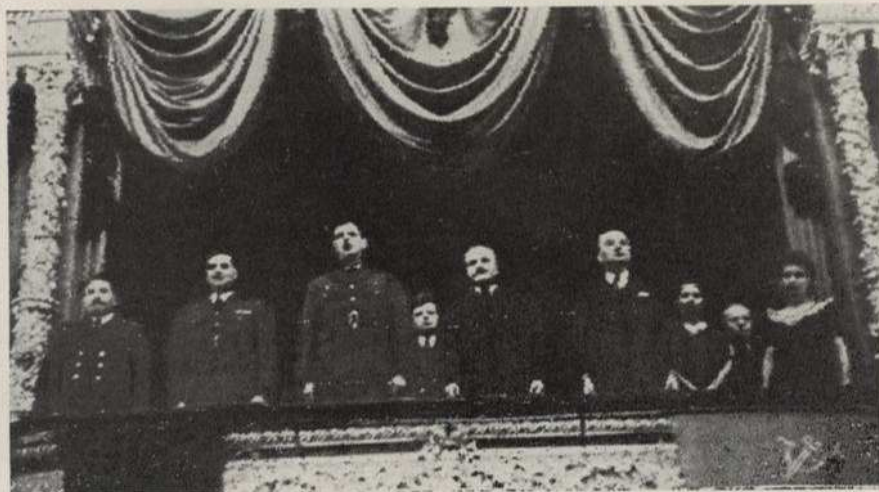
certain venaient de recevoir la plus haute distinction soviétique, une remise de décorations par le Général de

l'Air Soviétique et au Général d'Armée A. Antonov, et la Croix d'officier aux généraux N. Slavin, M. Koutousov, G. Zakharov et S. Levandovitch.

Il y eut une représentation de gala à l'Opéra de Moscou à laquelle assistèrent Molotov et le Général de Gaulle.

Enfin, le samedi 9 décembre, le Maréchal Staline offrait au Kremlin un dîner en l'honneur du Général de Gaulle et de M. Bidault et, vers 4h. 30 du matin, "à la russe" le pacte d'alliance était signé.

Le 10, au matin, à la gare de Moscou, décorée aux couleurs françaises et soviétiques, la délégation française était saluée à son départ par MM. Molotov et Dekanosov, respectivement Commissaire et Commissaire-Adjoint aux Affaires Etrangères, par M. Gorkine, Secrétaire du Presidium Suprême de l'U. R. S. S., par le Général Antonov, chef-adjoint d'Etat-Major



*A l'Opéra de Moscou*

Les photos nous ont été gracieusement communiquées par "FRANCE-AMERIQUE le grand hebdomadaire français de New York,



et par le Maire de Moscou. Un détachement de l'Armée Rouge rendait les honneurs.

"J'ai la certitude que les journées que nous venons de passer resteront gravées dans l'histoire de cette guerre. Je suis persuadé de leur importance dans la paix future pour le bien de

tous les hommes," a déclaré le Général de Gaulle.

A quoi répondit M. Molotov: "J'espère que le traité que nous venons de signer sera une excellente base d'entente pour le développement des relations franco-soviétique et qu'il sera un nouveau coup porté à l'ennemi."

Le 16 décembre, le Général de Gaulle bouclait ce long périple de 22 jours. Parti de Tunis le matin même, après une brève escale à Marignane, il débarquait d'avion à 14h. 15 sur le terrain d'Orly, où étaient venus l'attendre les membres du Gouvernement et les représentants des grandes puissances.

## L'Ambassadeur de France a Washington

M. Henri Bonnet, premier ambassadeur aux U. S. A. de la France libérée, vient de prendre possession de son poste.

Le nouveau représentant de notre pays est arrivé à Washington à bord d'un C. 54, après une brève escale à New York. Il était accompagné de Madame Bonnet, de M. Lacoste, Conseiller d'Ambassade et de Mme Lacoste, de M. Flory, Attaché d'Ambassade et de Mme Flory. Il a été salué à sa descente d'avion par M. Baudet, Chargé d'Affaires et par le personnel de la Délégation.

A peine installé, M. Bonnet était accaparé par les nombreux devoirs de sa charge. Lundi, 1er janvier, à 11h., il recevait le personnel des Missions et, à midi, il présentait ses lettres de créance au Président Roosevelt. Détail curieux: c'est à ce moment précis que techniquement, la Délégation du G. P. R. F. a été transformée en Ambassade de France.

Le même jour, M. Bonnet, accomplissait son premier acte officiel en signant, au nom de la France, le pacte des Nations Unies. Cet événement capital a donné lieu à une impressionnante cérémonie, dans une salle du Department of



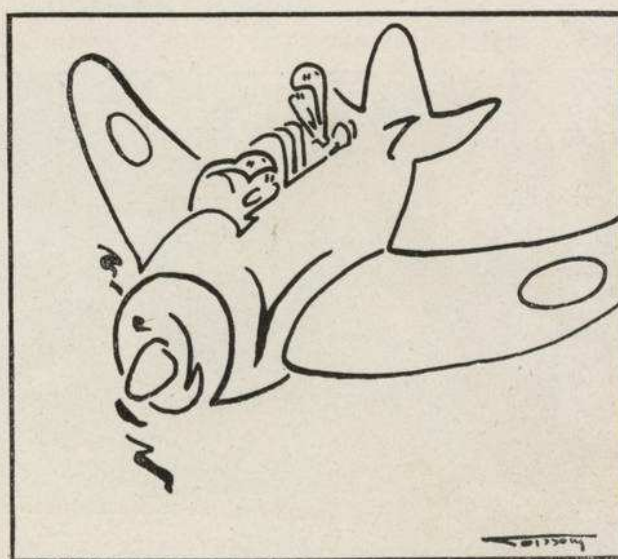
State, abondamment fleurie et décorée au couleurs alliées. Sous l'éclat des projecteurs, en présence de M. Stettinius, Secrétaire d'Etat et des 35 ambassadeurs et ministres représentant les Nations Unies, M. Bonnet apposait son paraphe, précédé de la mention "République Française", sur le document.

Puis M. Stettinius lut le message de bienvenue du Président Roosevelt auquel l'Ambassadeur de France répondit par un vibrant discours. Soulignant la portée de cet événement, M. Henri Bonnet rappela que par cette signature la France, confirmait l'adhésion donnée par le Général de Gaulle, interprète du peuple français, à la Charte de l'Atlantique, le 24 septembre 1941. Il termina en affirmant que la victoire et la paix ne pourraient être conquises et scellées que par la solidarité des Nations Unies pendant et après la guerre.

Dessins du Sgt. A. P. BOISSOUT



ILS SONT TOUS LES MEMES.  
- My god, quelle pain de "wolf".



L'ADJUDANT INSTRUCTEUR: Changement de pas, marche



# TOURS DE PISTE



**OSCODA**

*6eme Detachement*



**KEESLER FIELD**

*29 decembre*



**TYNDALL FIELD**

*23 decembre*





# RESONANCES

---

**U**NE autre année disparaît dont l'histoire dira qu'elle fut une des plus grandes vécues par la France. Non point que notre patrie y ait paru dans sa puissance. C'est un pays torturé par l'ennemi, ravagé par la bataille, bouleversé dans ses moyens d'existence et de production, qui vient de vivre 12 longs mois. Mais un pays résolu, confiant en soi, maître de lui, qui vient de réapparaître entre l'Atlantique et le Rhin. Comme un homme qui, se relevant après un grave accident tâte ses membres, essaye de marcher, reprend ses forces et son aplomb, ainsi nous avons fait un inventaire. Nous sommes blessés mais debout. . . .

. . . . . Après la mise sur pied en Afrique, des forces admirables qui mènent la bataille d'Alsace, après avoir pris part à celle de la Méditerranée, de la Normandie, de Paris, de la Lorraine, après l'incorporation de la magnifique jeunesse qui a sur le territoire combattu pour la libération au milieu même de l'ennemi, voici que commencent, dans la Métropole, les mesures d'appel des classes et la mobilisation . . . . .

. . . . . Jusqu'à l'écrasement total de l'ennemi, l'établissement définitif de la sécurité de la France sur le Rhin, pas un jour ne passera sans que notre épée ne soit plus lourde. La victoire trouvera la France au premier rang, les armes à la main.

Elle la trouvera libre . . . . .

. . . Au moment où l'année de la libération s'efface devant une année de grandeur, que les pensées des 106 millions d'hommes et de femmes qui peuplent la France et l'Empire s'unissent avec confiance, loyalement, fraternellement, que ces pensées se portent vers les soldats, les marins, les aviateurs qui font valoir la gloire de la Patrie, qu'elles n'oublient pas les Alliés qui souffrent et luttent comme nous pour la même cause, qu'elles aillent trouver dans leur tristesse les chers braves garçons que l'ennemi a pris mais dont chacun détient une part de l'honneur du combat pour l'avenir de la France, qu'elles entourent celles et ceux qui souffrent en silence pour la Patrie: mamans en deuil, femmes au foyer vide, enfants malheureux, vieux parents seuls, celles et ceux dont le coeur ce soir berce tristement leur chagrin.

Français, Françaises, que vos pensées se rassemblent sur la France. Plus que jamais elle a besoin d'être aimée et d'être servie par nous tous qui sommes ses enfants. Et puis elle l'a tant mérité."

**GENERAL DE GAULLE.**

(Extraits de l'allocution prononcée le 1er janvier 1945 à Paris)