

Aviateurs français en Amérique

Première partie: la Seconde Guerre mondiale

Lucien Robineau (EA51 - Jeandet)

Dans un article approfondi, notre camarade revient sur l'importance historique de la contribution américaine au renouveau de notre Armée de l'air et à la formation de ses personnels. Dans cette première partie, il nous est notamment rappelé que de nombreux élèves des deux promotions d'AFN de l'École de l'air (1943 et 1944) purent bénéficier de cette formation.

Lors des dernières années de la Seconde Guerre mondiale, après des mois d'occupation et de pillage, la France était ruinée, son industrie aéronautique endormie et surannée, son aviation militaire aussi démunie de personnel entraîné que de matériel récent. Au moment du débarquement allié de novembre 1942 en Afrique du Nord, les forces aériennes américaines et britanniques, très bien équipées, manquaient encore d'équipages. Elles étaient disposées à accueillir non seulement des unités dont le personnel pouvait être rendu apte au combat après une brève période d'adaptation aux appareils modernes mais aussi des jeunes volontaires motivés, à former comme pilotes ou dans d'autres spécialités navigantes et envoyés, depuis le

Maroc et l'Algérie, en partie vers la Grande-Bretagne mais pour la plupart en Amérique du Nord, essentiellement aux États-Unis et, pour certains, au Canada où les méthodes d'instruction étaient semblables et conduites sur des avions identiques. Commencée en 1943, interrompue peu avant la fin des hostilités en Europe, la formation aux États-Unis bénéficia à quatre promotions de l'École de l'air de 1949 à 1952, et de 1950 à 1955 à un nombre important d'autres d'élèves engagés. Elle se poursuivit de façon plus restreinte au Canada, jusqu'en 1958.

Un gigantesque plan de formation

La première période de cette assistance à la formation correspond à l'époque de la

guerre, moment où l'aviation militaire américaine recrutait massivement dans tout le pays de jeunes volontaires (puis, après avril 1942, des conscrits¹) afin de disposer des effectifs devant servir les 80 000 avions des *U.S. Army Air Forces*. Ces effectifs culmineront en 1944 à 1 240 000 hommes. Il s'agissait aussi de compenser les pertes en opérations ou à l'entraînement: les unités qui seront engagées contre l'Allemagne depuis la Grande-Bretagne, l'Afrique du Nord et l'Italie allaient perdre 94 565 membres d'équipage entre 1942 et 1945², tandis que les pertes contre le Japon s'élèveraient, pour la même période, à 27 142 hommes (total pour les deux théâtres: 121 707)³. Il était en fait nécessaire de multiplier par 16, en moins de trois ans, les effectifs présents à la fin de 1941. Au total, durant ces années, les trois Training Command des *U.S. Army Air Forces* allaient délivrer 193 440 brevets de pilote (sur les 321 652 cadets initiaux, soit un taux de réussite de 60 %), tandis que 124 000 élèves seraient éliminés ou perdus par accident. Conjointement seront brevetés 49 000 navigateurs, 43 000 bombardiers, 9 000 mécaniciens navigants, 309 000 mitrailleurs et environ 1 400 000 techniciens au sol de toutes spécialités. De tels chiffres donnent une idée de l'ampleur de la tâche accomplie au sein d'une organisation mise sur pied en un temps record. De 1943 à 1945, la formation des Français intégrés dans cette organisation avait pour but de constituer rapidement des équipages

Photos DR



Alignement de Ryan PT-22 utilisés pour la formation initiale à Sequoia Field (Californie) en 1943.





Élèves pilotes autour d'un North American AT-6 utilisés pour la formation avancée des pilotes de chasse.

(pilotes, navigateurs, bombardiers, mitrailleurs, mécaniciens) destinés à prendre part aux combats sur des avions de chasse et de bombardement fournis par les Alliés, la plupart par les Américains. Certains personnels en fin de formation purent être affectés en petit nombre dans les unités engagées (au 2^e trimestre 1944 pour les chasseurs sur P-47 Thunderbolt, et à la fin de 1944 pour les équipages de bombardement sur B-26 Marauder), avant que la perspective de la fin des hostilités ne mette fin au processus.

Entre juin 1943 et avril 1945, 4 084 militaires de l'Armée de l'air furent envoyés aux États-Unis en 23 détachements successifs, dont 2 695 élèves pilotes. Parmi ces derniers, environ 20 % étaient des militaires de carrière, dont 46 élèves des deux promotions d'AFN (1943 et 1944) de l'École de l'air, les autres étant des engagés pour la durée de la guerre. Sur ces 2 695 élèves pilotes, 1 339 furent brevetés : 755 sur monoplace monomoteur, 584 sur bimoteur ; les élèves pilotes éliminés et les candidats

d'autres spécialités reçurent 2 870 brevets¹ : 1 568 devinrent mécaniciens, 957 mitrailleurs, 264 bombardiers, 81 navigateurs. On dénombra aussi 74 élèves tués par accident. On note que le taux de réussite des élèves pilotes français, de l'ordre de 50 %, certes inférieur à celui des élèves américains, était somme toute honorable compte tenu des difficultés de langue et d'adaptation à des matériels d'un niveau technique élevé. Il est significatif de noter aussi que, pour cette période de guerre, les autorités américaines s'étaient efforcées de mettre en place, pratiquement sur toutes les bases où étaient formés des Français, des instructeurs suffisamment aptes à parler et à comprendre notre langue. ■

1- Voir note in fine : « WorldWar 2 draft ».

2- Exemple : 60 B-17 d'une mission de 291 avions abattus (« Lost by enemy aircraft ») au-dessus de Schweinfurt le 14 octobre 1943 et, en une semaine, 148 avions perdus, soit 1 480 hommes.

3- U.S. Army Air Forces Statistical Digest, World War II, Office of Statistical Control, Headquarters, Army Air Forces, december 1945 (déclassifié en 1978), U.S.A.F. Office of History & U.S. National Archives.

4- Certains élèves ayant reçu plusieurs brevets (navigateur et bombardier, mécanicien et mitrailleur, etc.), il n'est pas anormal que le total des brevets délivrés soit supérieur au nombre des postulants.

NDLR : on aura reconnu sur la photo du sommaire (p.2), à droite, Guy Fleury (EA43 France), futur CEMAA de 1979 à 1982.

La conscription aux États-Unis pendant la Seconde Guerre mondiale

Le *Selective Training and Service Act* du 16 septembre 1940 fut la première loi de conscription votée en temps de paix aux États-Unis. Tous les hommes de la tranche d'âge de 21 à 36 ans devaient se faire recenser et étaient ensuite appelés par tirage au sort, initialement pour une durée de service actif de 12 mois. Les premiers conscrits mobilisés au titre de cette procédure furent effectivement incorporés le 18 novembre. Au début de l'été 1941, le président Franklin D. Roosevelt demanda au Congrès américain d'étendre de douze à trente-six mois la durée de service des personnels mobilisés, avec la possibilité permanente de prolonger encore cette période si les impératifs de sécurité nationale venaient à l'exiger. Le 12 août de la même année, la Chambre des Représentants approuva ces modalités d'extension par un seul vote ; l'ancien secrétaire d'État à la guerre de Roosevelt, Harry Woodring, qui figurait parmi les opposants, écrivit au sénateur Arthur Vandenberg pour regretter que l'engagement volontaire n'ait pas été suffisamment valorisé et mis en œuvre. Mais, ainsi que le déclara le sous-secrétaire d'État aux armées Karl R. Bentetsen à l'occasion d'une interview, « le moment était critique [pour le pays], Mr Rayburn – le président de la Chambre des Représentants – a eu raison de faire adopter cette loi ». Le Sénat approuva le texte par une majorité plus large encore que celle de la Chambre, et la signature de Roosevelt lui donna statut de loi le 18 août.

Beaucoup des militaires enrôlés à l'automne 1940, c'est-à-dire bien avant promulgation de la loi d'extension de la durée de service actif, menacèrent alors de désertir. On vit apparaître les lettres « O H I O » (« Over the Hill In October », « On fiche le camp en octobre », ndlr), sur les murs de certains casernements, signifiant l'intention de désertir à la fin des douze mois de service qui étaient la règle au moment des premières incorporations. Des désertions se produisirent effectivement, mais elles ne furent pas massives. Et finalement, après Pearl Harbor (7 décembre 1941), des millions d'hommes rejoignirent l'armée américaine soit par le biais de la conscription, soit comme engagés volontaires.

Après l'entrée en guerre des États-Unis, les amendements du 20 décembre 1941 au *Selective Training and Service Act* rendirent mobilisables tous les hommes âgés de 20 à 44 ans, exigèrent de tous ceux âgés de 18 à 64 ans qu'ils se fassent enregistrer, et fixèrent la fin du service obligatoire à 6 mois après la date de cessation des hostilités. Un amendement complémentaire signé le 13 novembre 1942 rendit effective la mobilisation des 18 et 19 ans. D'octobre 1940 à mars 1947 – quand pris fin le *Selective Training and Service Act* de temps de guerre étendu par le Congrès – plus de dix millions d'hommes avaient été incorporés. (texte traduit de l'anglais par Michel Tramuset)

Aviateurs français en Amérique

Seconde partie: la guerre froide

Lucien Robineau (EA51 - Jeandet)

Notre camarade poursuit la grande aventure de la formation des pilotes français aux États-Unis et au Canada en s'intéressant aux années d'après-guerre, jusqu'en 1958.

La seconde période (années cinquante), bien que de « guerre froide », couvrait des années de paix. Il s'agissait maintenant de suppléer aux carences des écoles de l'Armée de l'air, à peine remises de leur léthargie des années de guerre et manquant à la fois de méthode, d'avions et d'instructeurs qualifiés en nombre suffisant afin d'honorer les besoins résultant du plan de Lisbonne de 1949.

Émanation de l'Alliance atlantique récemment créée face à un bloc de l'Est en cours de constitution, ce plan prévoyait en effet, pour l'Armée de l'air française, la mise sur pied d'un nombre considérable d'unités de combat (108 groupes de chasse de jour, 36 de chasse de nuit, 27 groupes d'appui), devant aligner une flotte de 1 500 monoplaces, à provenir d'abord des industries britannique et américaine, puis française. Il ne fut réalisé que très partiellement¹, mais le recrutement des pilotes fut lancé, qu'il fallut dès 1952 former comme pilotes d'avions à réaction. On dut encore compter sur les Américains.

Les États-Unis conduisaient de fait l'Alliance atlantique, pratiquement financée par eux. Dans le prolongement du plan Marshall d'aide à la reconstruction de l'Europe, ils avaient mis sur pied une organisation d'ordre logistique, commune aux douze² pays qui avaient signé le traité de l'Atlantique Nord (OTAN) en avril 1949,

connue sous le sigle MDAP (*Mutual Defense Assistance Pact*). L'un des volets de cette organisation concernait la formation du personnel navigant des nations considérées, États-Unis et les onze autres parties prenantes, au sein de l'*US Air Force*³ *Training Command*.

Une formation en trois phases

Le *Training Command*, comme le reste de l'organisation militaire américaine, était une machine de guerre rodée par l'expérience, avec des méthodes homogènes et marquées par une rigueur sans faille, d'ailleurs constamment revues et améliorées au fil des années, conformément au pragmatisme en usage dans le pays. C'est ainsi que les programmes d'instruction ont évolué dans le temps, notamment à mesure de l'introduction des avions d'école à réaction. L'instruction se faisait, grosso modo, en trois phases: *Preflight*, *Primary* et *Advanced* (ultérieurement renommée *Basic Single Engine*, tandis qu'une nouvelle phase *Advanced*, réservée aux chasseurs brevetés, consistait en un stage de tir aérien ou *Gunnery*).

Initialement, *Preflight* (cours techniques, cours d'administration militaire – *military management* –, cours d'anglais) et *Primary* se faisaient sur la même base aérienne (civile) et les vols étaient entièrement réalisés sur T-6 (130 heures). Par la suite (à partir des classes 54 – correspondant au 14^e détachement français, novembre 1952), tous les stagiaires passaient d'abord par la base aérienne de l'*US Air Force* de Lackland⁴ (San Antonio, Texas), où le *Preflight* était

dès lors prolongé jusqu'à près de 4 mois, avant d'être dirigés sur les bases aériennes du *Primary*. Celles-ci étaient, comme précédemment, des *Air Bases* civiles, sièges d'écoles de pilotage civiles associées par contrat à l'*US Air Force Training Command*, et les instructeurs étaient des moniteurs civils, tandis que des officiers et sous-officiers de l'USAF assuraient l'encadrement ainsi que l'instruction militaire et sportive. Des officiers supérieurs, pilotes examinateurs, réalisaient les tests en vol clôturant les phases successives et, éventuellement, les tests d'élimination.

Sur chacune des bases, un capitaine de l'Armée de l'air assurait les fonctions d'officier de liaison, sous l'autorité d'un colonel « chef du détachement air aux États-Unis » (DAEU), en poste à l'ambassade de France à Washington.

Une progression complète et logique

En *Primary* de la seconde définition, les vols commençaient par une phase d'une vingtaine d'heures sur Piper PA-18 ou Cessna L-19, suivie du stage sur North American T-6G, réduit à 120 heures. Sur avion léger, il fallait être lâché à 8 heures de vol, avec une légère tolérance, puis réaliser de façon correcte les exercices prévus. Le cours sur T-6 était une formation assez complète et logique: vol contact (manipulation de l'avion), voltige, navigation, vol aux instruments, vol de nuit, chaque segment étant sanctionné par un test en vol, le lâcher devant intervenir vers 20 heures, également avec une très légère tolérance.





Jacques Marc et Claude Marcoin (EA51-Jeandet) devant un Piper PA-18 de la base aérienne de Graham, sur sur lequel se faisait la phase Primary.

En gros, pour le *Primary*, 20 heures de PA-18, dont 8 heures de vol solo, et 85 atterrissages (un mois); 120 heures de T-6, dont 8 heures de nuit et 45 heures en vol seul, 230 atterrissages (5 mois).

À l'issue du *Primary*, les stagiaires partaient pour le *Basic Single Engine (Basic S.E.)* sur une des bases écoles de l'*US Air Force*, principalement au Texas et en Arizona. Les instructeurs y étaient des officiers et le rythme s'y accentuait. Une première phase sur T-28A: vol contact, lâcher au 3^e vol, voltige, navigation, instruments, formation, nuit, pour un total de 55 heures, dont 4 de nuit, 25 en solo, 90 atterrissages (2 mois).

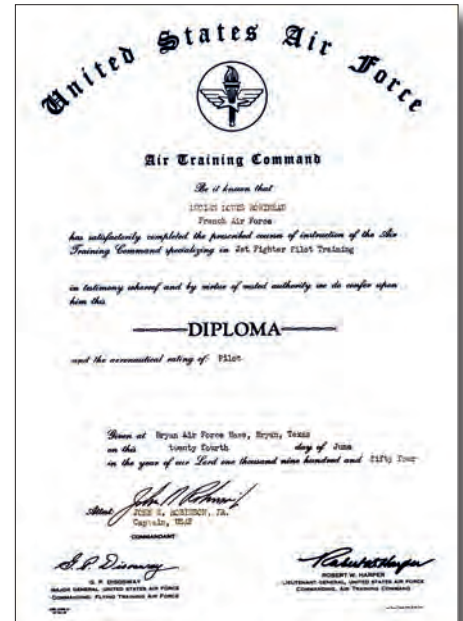
La seconde phase se faisait sur T-33A et sur la même base, avec les mêmes instructeurs: lâcher au 4^e vol, vol aux instruments au 5^e, voltige, essentiellement formation de jour et de nuit, navigation. Un vol de navigation en CAG-IFR sur longue distance et plusieurs escales en deux jours, traversant l'Amérique, dit *cross-country flight*, était une sorte de récompense qui clôturait aussi la phase de navigation. Au total 65 heures de T-33, dont 6 de nuit, 20 en solo, 70 atterrissages (4 mois).

Brevet de pilote à l'issue de cette formation, au cours d'une cérémonie grandiose, en présence d'une haute autorité de l'Armée de l'air qui remettait, avec le macaron national, le sobre parchemin français bordé d'un liséré tricolore, mais dont le numéro était malheureusement différent de celui figurant sur l'insigne. Les ailes d'argent américaines, épinglées

par le *Squadron Commander*, étaient accompagnées de la carte blanche de vol aux instruments et d'un *Diploma* portant les prestigieuses signatures des commandants de la *Flying Training Air Force* et de l'*US Air Force Training Command*, en sus de celle du *Commanding Officer local*.

Au fil des mois, la dénomination des phases a évolué: d'abord *Primary* et *Basic* sur T-6, suivis d'une phase *Advanced* sur T-6, T-28, F-51 ou T-33 et F-80 à l'issue de laquelle était décerné le brevet. Ultime, comme indiqué ci-dessus, *Primary* sur PA-18 et T-6, *Basic Single Engine* sur T-28 et T-33, suivi de la nouvelle phase *Advanced*, nommée *Gunnery*. Les brevetés français étaient en principe destinés au métier de pilote de chasse⁵. Pour ces futurs chasseurs, la phase finale de *Gunnery* – tir au sol (armes de bord, roquettes, bombardement en piqué et semi-piqué) et tir aérien sur cible remorquée – était initialement effectuée à Luke AFB soit sur F-84 B & C, soit sur F-51 Mustang, jusqu'en avril 1953 (*class 52-H*).

Par la suite cette phase fut conduite en deux temps, sur T-33 soit à Laughlin AFB (Del Rio, Texas), soit à Williams AFB (Chandler, Arizona), puis sur F-84E à Luke AFB (Phoenix, Arizona). Le stage sur T-33 était une initiation, les premiers vols de chaque catégorie d'exercices étant effectués avec un moniteur en place arrière. Afin de ne pas perdre la main, on continuait d'y pratiquer vols aux instruments, formation, voltige, nuit. Au total, 45 heures (2 de nuit) en 2 mois.



Le Diploma qui donnait le droit de porter les silver wings.

Premier vol sur monoplace de combat

Le stage sur F-84 comportait d'abord le lâcher sur le premier monoplace de la carrière, 4 vols de maniement de l'avion et voltige, 6 vols de formation à basse et moyenne altitude, 2 vols aux instruments sur T-33, 11 vols de tir au sol, 9 de tir air-air sur panneau, 4 missions dites de tactiques de chasse terminées par des attaques de convois (camions et véhicules désaffectés), aux confins du Mexique, aux armes réelles (strafing, roquettes et bombes, en piqué, semi-piqué et vol rasant). Total: 40 heures de F-84, 3 heures de T-33, en 6 semaines.

Les missions sur F-84 étaient exécutées en patrouille de 4, un moniteur et 3 élèves, ceux-ci (brevetés) occupant à tour de rôle toutes les positions, y compris celle de leader. Les moniteurs avaient tous exécuté un tour d'opérations en Corée et leur instruction était réaliste. La dernière *class* à pratiquer la *Gunnery* fut la 54-O (novembre 1954). Les suivantes (54-P, -Q, -R et -55-B, la dernière) sont rentrées en France à l'issue du *Basic SE*.

Du *Preflight* à la fin des vols, le stage américain durait 18 mois, déplacements et rares permissions inclus, et procurait une expérience de 325 heures de vol, dont 20 de nuit. Au total pour cette seconde période, 2 158 élèves pilotes français ont été envoyés faire leur apprentissage aux États-Unis, 39 y sont morts par accident (dont 16 déjà brevetés) et 1 236 sont revenus avec un brevet de pilote (57 %). Des 911 éliminés⁶, 105 ont été repris et brevetés en France. ▶



Les élèves pilotes effectuaient 120 heures de vol sur T-6 (ici un T-6G en vol) avant de poursuivre sur T-33.

► Parallèlement à la formation donnée au sein de l'*US Air Force*, 1 607 élèves (dont 112 sous-lieutenants de la promotion 1952 de l'École de l'air) ont été envoyés au Canada suivre une instruction de pilote (septembre 1950 - août 1958) et de navigateur (novembre 1950 - septembre 1955). Au total, 707 des 1 043 candidats pilotes seront brevetés (68 %) et 402 des 564 candidats navigateurs (71 %). Les méthodes, la langue, les phases d'instruction et les avions utilisés étaient les mêmes qu'aux États-Unis. Seules différaient la météo et, peut-être, une rigueur plus souplement affirmée. Dans les statistiques canadiennes indiquées ci-dessus se trouvent quelques stagiaires marins que les archives disponibles n'ont pas permis de distinguer.

Un monde nouveau

Pour les élèves français, l'Amérique était un monde nouveau, où tout était différent, y compris l'*Air Force*. Les officiers américains de carrière, *Regular officers*, venaient de West Point⁷ (école militaire équivalente à Saint-Cyr), parfois de l'université et, tout en suivant le cursus d'études commun, bénéficiaient de leur statut d'officier, avec logement et mess particuliers, et étaient dispensés de l'instruction militaire. Il en allait de même pour des officiers de réserve d'âges divers, dont certains étaient déjà titulaires de brevets d'autres spécialités (par exemple, des navigateurs ayant servi pendant la guerre sur bombardiers).

Tous les autres élèves pilotes américains, la très grande majorité, étaient des cadets,

destinés à devenir officiers le jour où ils recevraient leur brevet, s'ils n'avaient pas été éliminés dans l'intervalle, puis à servir quelques années en situation d'activité. Pendant les mois précédant le jour faste de la remise de leurs ailes d'argent, ceux-ci étaient soumis à une discipline militaire d'une rigueur sans nuances, censée forger leur caractère, dont les principes, souvent proches de la brimade, étaient appliqués par les cadets de la classe précédente (les *upper classmen*, munis des galons mérités par leur comportement antérieur) et ce dans chacune des phases énoncées ci-dessus.

Les élèves étrangers, désignés sous l'appellation générique de *MDAP Students*, étaient soumis au même régime, ce qui n'allait pas sans difficulté lorsque, par exemple, des aspirants de l'École de l'air se trouvaient sous l'autorité de cadets, notamment français, du grade de caporal ou sergent mais promu *upper classmen*. Cette difficulté fut résolue à partir de la promotion 1951 (*classes 54L, 54M, 54N*), dont les aspirants furent munis, avant leur départ, d'un galon fictif de sous-lieutenant qui leur donnait accès au statut de *student officer* (logement en BOQ⁸, mess, *officers club*, dispense d'instruction militaire et des brimades associées).

Des méthodes d'enseignement très différentes

L'enseignement du pilotage était, pour la période qui nous intéresse, très différent en France et aux États-Unis. Par une tradition ancienne et sentimentale, un moniteur français considérait l'échec de son élève comme son échec personnel et faisait tout pour le sortir à tout prix. Longtemps aussi la hiérarchie encouragea cette tolérance, faisant naviguer l'apprenti de la case chasseur aux cases transporteur, puis pilote de liaison, voire instructeur (!). Une telle pratique, produisant un certain nombre de pilotes médiocres ou indisciplinés, fut à l'origine d'accidents graves.

Au contraire, l'*US Air Force*⁹, qui ne prétendait pas former des Guynemer, exigeait qu'un pilote satisfasse à des critères précis, standard, au triple point de vue théorique,



Lockheed T-33 au décollage de la base de Williams (Arizona).



Rampe d'entraînement au siège éjectable sur la base de Williams.

Un F-84E Thunderjet de Luke AFB (Arizona) sur lequel se faisait le lâcher sur monoplace.



militaire et technique. Un élève pouvait être éliminé pour résultats insuffisants (*below average*) dans un seul de ces domaines, en tout cas pour la moindre indiscipline. Les besoins en moniteurs étaient pourvus par les éléments jugés les meilleurs. Les écoles militaires et l'université américaines étaient alors, et sont encore aujourd'hui, régies par un code de l'honneur, appliqué par les étudiants eux-mêmes, ainsi énoncé :

« *We will not lie, steal or cheat, nor tolerate among us anyone who does.* »

Une conséquence pratique de la seconde partie de la règle ainsi énoncée se traduit par l'absence de surveillants lors des examens écrits, chacun des étudiants se sentant en conscience obligé de dénoncer immédiatement et publiquement toute tentative de fraude. La dénonciation d'actes illicites est, en Amérique, une vertu, tandis qu'en France la délation était, et reste, perçue comme un péché mortel (bien que, troublante contradiction, la loi y punisse la non-dénonciation des malfaiteurs). Différence de culture ou question d'appréciation des méfaits.

Disons que la culture militaire américaine, fondée sur l'efficacité pratique, conduit sans détour, et de façon sans doute peu flexible, à la rigueur qu'exigent le vol, les missions de guerre et les procédures opérationnelles. L'Armée de l'air en a hérité les bienfaits par son appartenance à l'OTAN, avec un commandement tactique intégré aux dispositifs de l'Alliance, tout spécialement lorsque ses escadres tactiques se formaient à la mission nucléaire avec des armes américaines sous double clé. Elle a, naturellement, appliqué la même rigueur à la mise en œuvre des unités des forces aériennes stratégiques lors de leur mise sur pied en 1964.

Tout compte fait, la présence dans les unités de l'Armée de l'air française de pilotes et d'officiers formés dans le cadre américain a marqué profondément l'institution, de 1945 à 1992. Facilitant naturel-

lement la coopération interalliée, elle fut même un important facteur fédérateur de cette armée, tandis que ses chefs et sous-chefs d'état-major, ses inspecteurs généraux et ses grands commandeurs furent longtemps d'anciens *US (Army) Air Force(s) Students*. ■

1- À partir de 1952, furent progressivement mis sur pied 20 escadrons de chasse de jour, 5 de chasse de nuit et tout temps, 12 d'appui et d'intervention, 3 de reconnaissance. Total : 40 escadrons en 15 escadres, en tout 775 appareils. Les escadres tactiques et d'interception intégrées aux forces alliées, stationnées dans le nord-est et formées sur le modèle américain, comportaient 3 escadrons de 25 avions ; les escadres purement nationales, de défense aérienne, stationnées dans le sud ou en AFN, étaient à 2 escadrons de 16 avions sur le modèle de la RAF.

2- Belgique, Canada, Danemark, États-Unis, France, Islande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni. Plus tard, d'autres nations ont adhéré à ce pacte de défense.

3- Rappelons que l'USAF ne fut créée qu'en septembre 1947, tandis que les forces aériennes avaient fait toute la guerre sous l'appellation de *US Army Air Forces*.

4- Lackland *Air Force Base* était une emprise immense, accolée à Kelly AFB (base des B-36 du *Strategic Air Command*), ayant compté jusqu'à 70000 personnes, au temps de la guerre de Corée.

5- Selon des besoins exprimés par l'Armée de l'air, certains pilotes se sont trouvés désignés pour aller suivre le cours de moniteurs. Ce fut le cas de 50 brevetés : 9 de la *class 53-A*, 8 de la *53-B*, 33 de la *53-C*.

6- La plupart (61) en *Primary*, mais 9 déjà en *Preflight*.

7- L'*US Air Force Academy*, équivalente de notre École de l'air, ne fut créée qu'en 1968.

8- *Bachelor Officers Quarter*.

9- Dans ses dénominations successives (*Army Air Corps*, *Army Air Forces*, *Army Air Force*, *US Air Force*), ainsi que la *Royal Canadian Air Force*, influencée par ses voisins.

Sources

- *Ailes françaises en Amérique du Nord (1943-1958)*, Patrick Ehrhardt, Jean-Paul Quentric, Jean Fleury (EA52 - Dartois), aux éditions ARDHAN (2009).
- *Éclats de vie d'un pilote de chasse (1952-1967)*, Jean-Louis Sébastiani, Société des écrivains (2014).
- revue *ICARE* n° 220
- carnets de vol divers, dont celui de l'auteur.
- *US Army Air Forces Statistical Digest, World War II, Office of Statistical Control, Headquarters, Army Air Forces, december 1945* (déclassifié en 1978), *USAF Office of History* & *US National Archives*.

