



C.F.P.N.A 1 Février 1943 - 16 Janvier 1946 "Ils GRANDIRONT".

PREMIER DETACHEMENT DE PILOTES
DE BOMBARDIERS AUX ETATS-UNIS .DODGE CITY DIARY

Le présent journal du I* détachement a été commencé à Dodge City le 28 février 1944. Ses prétentions seront très limitées car la vie dans notre centre est plutôt monotone, cependant il aura du moins l'avantage d'être le reflet exact de la vie de quelque français perdus dans le Kansas. Tenu par monsieur l'Aspirant Robert CAMBY, avec la collaboration de tous les élèves, je pense que chacun aimera, plus tard, y jeter un coup d'oeil comme on fait parfois avec un album de photographies.

Le Sous-Lieutenant BERGE Jacques
Commandant du I* détachement

Le B26 (Martin Marauder) est paraît-il un avion très dangereux à piloter, surtout quand on débute dans la carrière de pilote. C'est peut-être pourquoi on a choisi le KANSAS, comme terrain d'étude pour les débutants.

Notre petit groupe se sent perdu en plein centre des Etats Unis, " Qu'avons nous pu bien faire au Bon Dieu pour tomber dans un trou comme celui-ci ; non seulement l'Etat est situé au centre des Etats Unis , mais la ville est au centre de l'Etat et le terrain éloigné de cette même ville autant que cela se peut ". Mais après tout nous avons été pour la plupart volontaires pour venir à Dodge City , alors...

Notre étonnement fut grand à notre sortie de la gare. Personne ne semblait avoir conscience de l'arrivée du premier détachement de Pilotes Français. Même réception au camp, ce qui explique le retard des discours de bienvenue. Nous étions tellement habitués aux photographes, depuis notre débarquement aux Etats Unis...

Ici, personne ne perd de temps, nous sommes venus pour voler nous volons, cinq ou six heures sans remettre les pieds sur le sol, nous volons jusqu'au coucher du soleil au dessus de terrains immensément, semblablement plats.

Dans le fond ce " fer a repasser" doit être réellement dangereux, ils ne nous acceptent "ceux qui savent " qu' au siège de co - pilote. Pourtant, comme nos premiers avions il a décollé, tenu en l' air et repris normalement contact avec le sol, paraît-il que chaque fois il peut le faire .

Les avions nous ont paru plus petits que nous les imaginions tout d' abord , mais quand avec l' air le plus naturel du monde le moniteur vous a passé les commandes vous vous rendez compte que 4000 CV ne sont pas facilement maîtrisés par une main profane. Pour tourner c'est surprenant on utilise le manche et le palonnier comme sur AT 10 mais par contre quelle leçon de gymnastique .

Dès notre installation terminée, nous avons touché notre équipement de pilote (quelle sensation de sécurité de posséder un parachute personnel). On nous a aussi remis " for the duration " un sac de voyage, en disant d' un air entendu, " pour les Cross-Countries ". Car tout le monde en parle avec des sourires mystérieux de ces cross-countries. Pourquoi sont-ils tous aussi affamés de voyages, ils ont pourtant l'air de s'amuser ici.

Le premier samedi passé à Dodge, nous avons assisté au Club des Officiers, à une "fancy dress ball" dont l'atmosphère ressemblait étrangement à celle d'un café music-hall de 1900. L'orchestre lui-même, semblait uniquement composé de "Boot-Hills" tant par qualité musicale que par son allure. Nous sommes fatigués de "formal" nous avoua un grand type botté et pas bien stable sur ses jambes (nous le reconnâtrons plus tard à la ligne de vol comme notre Squadron Commander).

Nous n'avons pas rencontré d'Indiens parmi cette foule de cow-boys et cow-girls, plus ou moins lucides ; l' "eau de feu " ne manquait pas. Pourtant c'est un état sec le Kansas ? D'accord nous fut-il répondu, mais il y a toujours les mêmes cross-countries et on atterrit à chaque ville... Nous commençons à réaliser, et après tout c'est une façon originale d'utiliser les soutes à bombes de notre médium bomber .

Tout bien considéré, notre entraînement ici est très rapide et en dehors du vol, ces Messieurs du Ground School rivalisent de zèle pour nous faire digérer toutes les parties du B26, toutes les Emergency procédures (et il y en a...) , toutes les choses dont les technical orders assurent l'infailible réussite... On nous a même enseigné les procédés d'amerrissage, forcés bien sur, voilà l'entraînement américain. Ne croyez pas un instant que nous nous plaignons de cet entraînement et de ceux qui nous le donnent. A ce sujet c'est à l'école de terre que nous avons reçu le plus chic accueil, en particulier par le major directeur du Ground School qui nous demande, chaque fois qu'il peut mettre la main sur l'un de nous, " everything is OK ". Il nous quitte alors avec un coup d'oeil amical non sans avoir demandé l'éternel " No questions ". Ils ont même poussé l'amabilité jusqu'à nous offrir des séances de cinéma aussi souvent qu'ils le peuvent . Les programmes en sont variés : Systèmes Hydrauliques, Systèmes d'essence, Systèmes électriques, Vols à un moteur etc ... vous voyez d'ici. Ils offrent un gros avantage à Laverdet, lequel dans le noir n'a plus besoin de ses lunettes pour dormir.

Notre entraînement sera complet en Ecole de Transition. Rien ne manquera, pas même la culture physique si bienfaisante et si nécessaire au bon fonctionnement de l'organisme (à ne pas dire cependant en présence de notre Commandant d'Armes, lui qui aime tant la culture physique....). Cette P.T est comprise de façon rationnelle à Dodge, au point que les premiers jours on pouvait voir les French Students s'asseoir et se lever avec mille précautions, grimaçant de douleur et retenant des gémissements plaintifs (Le Commandant d'Armes n'était pas à prendre avec des pincettes ces jours là).

Tout bien considéré le B 26 ne doit pas être si dangereux. Les statistiques le prouvent et le cimetière d'avions n'est pas trop indiscrètement étendu. Le Faiseur de Veuves n'effraie d'ailleurs pas les Pilotes Français mais par contre les Moniteurs en ont une peur bleue. On n'a pas encore pu déterminer si cette peur était réellement causée par l'avion ou par les élèves. Le fait est qu'ils font très attention et que leur confiance en nous ne s'est révélée que très très lentement. C'était une question d'adaptation . A l'atterrissage ils avaient la sale manie de bondir sur les commandes quand la terre semblait arriver trop vite ou au contraire quand elle semblait redescendre dans un éloignement ironique quoique très insensible. Comment voulez-vous apprendre dans de telles conditions...??. Mais les malentendus des premières heures ont disparus peu à peu . Il ne fallait qu'un avis, qu'une méthode, mêlés à un peu de rapidité de réflexion et d'exécution, le tout assimilé par un esprit que l'on sait naturellement intelligent. Il est pourtant une chose que nous ne comprenons pas durant notre travail à la ligne de vol. Alors qu'à l'Ecole de Terre les Instructeurs ne nous trouvaient pas bavards quand leur indiscretion nous prenait pour jouet , autant les Moniteurs eux , voulant sans doute nous éviter le martyr de leur langue ne nous demandent que de savoir " Yes sir " ou " No sir ". Il faut dire que la prononciation est en très facile. Ils y ont ajouté " No excuses " habituellement utilisé dans l'U.S Corps mais nous n'utilisons plus cette formule, car notre esprit cartésien sait très bien que tout effet a une cause. Cependant par déférence pour eux " Les Initiés " dont la curiosité ne va pas jusque là, les pilotes Français de Dodge ne produisent plus que des effets sans cause....

Arrivé le 22 janvier, avec deux jours de retard, il y a maintenant plus d'un mois que notre détachement vit sous le ciel du Kansas et bien que réduit il a eu d'innombrables problèmes à affronter. Tout cela serait trop long à raconter mais enfin le Commandant Américain n'eut qu'à se louer de nous et de notre Chef de Détachement qui étant peut-être le premier Sous-Lieutenant Français à mettre le pied au pays des " Boot-Hills " devint par la Grâce de Dieu le Commandant d'Armes de Dodge City. Venu en qualité d'élève, il vit constamment avec ses "garçons " pouvant ainsi mieux comprendre leurs aspirations, leurs fatigues et leurs énervements. Sa qualité d'élève ne lui a pas fait perdre de vue ses responsabilités de Chef (lui aussi il s'appelle Jeanne d'Arc maintenant) ce qui l'a obligé à s'entourer d'un personnel nombreux, dévoué tel qu'Officier des Détails, Chef de Cabinet et même un Détaché au Ravitaillement (Peut-être ne devinez vous pas de quel ravitaillement il s'agit). Par les soins des nombreux services ainsi créés, décisions ordres et notes de services tous affichés à la porte de Monsieur le Commandant d'Armes peuvent être lues par tous les intéressés. Un mot encore sur cette fameuse chambre , elle tient à elle seule de chambre à coucher, salle d'honneur, salle de service bureau et encore bien d'autres attributions plus ou moins définies et où l'on vient commenter le résumé des nouvelles arrivées de Washington et dont le principal avantage est de nous dire avec un recul suffisant les choses en Français.

Le 7 février, vit le premier événement marquant du détachement après dix huit jours d'entraînement, un de nos Aspirants passa au siège gauche devenant ainsi réellement pilote élève et montrant par là qu'il possédait à fond la procédure à un moteur, les inattendus runaway pop et autres procédés ou traîtrises de la sorte. Il était le premier à être admis à l'initiation, les autres suivirent à intervalles plus ou moins longs mais tous y furent admis, avec plus ou moins d'hésitation de la part des moniteurs car les freins ne se trouvent pas qu'au siège pilote et ces maudits freins de font jamais ce que l'on désire. Ils bloquent l'avion dans un tournant ou alors le laissent doucement sortir de la piste et continuer dans un terrain plutôt mou, cela malgré les efforts mesurés de l'élève sous les regards courroucés du moniteur (qu'est ce qu'ils peuvent gu.....) qui s'affaire auprès de la radio afin de demander à la tour une dépanneuse.

Les tests, depuis cette date arrivèrent à une cadence rapide ; ils furent significatifs dès le début. Enfin le 17 février les premiers Français lâchés sur Marauder allèrent essayer leurs ailes affranchies de ces êtres que l'on appelle Instructeurs. Il y eut aussi pas mal de tests d'élimination et le sort de certains d'entre nous fut décidé au cours de Réunions entre les Instructeurs , les Directeurs d'entraînement Américain et notre Commandant d'Armes.

Le 22 février au matin la tête du premier homme du deuxième détachement est apparue. Tête plutôt fatiguée par les dix jours de permission qu'elle venait de subir. Le détachement arriva presque au complet le même jour. Le reste empêtré dans les différents réseaux ferroviaires américains, ne réussit à localiser Dodge City et à trouver la ville que 24 heures plus tard. Evidemment on leur traça les grands traits de notre vie ici. Ils virent le tout dernier confort du lieu depuis les passerelles de bois isolant de la boue qui règne en maître, jusqu'aux poêles à charbon à l'emploi facile et presque pas salissant (une paille) , dont un spécimen a été placé dans chaque chambre .

Mercredi 28 février . Une fin de mois lorsqu'on est dans l'Armée de l'Air et en Amérique, est une chose très attendue. Aussi notre " Commandant " toujours inquiet de la santé morale de ses pilotes (qu'il dit) a tenu à leur montrer que bien loin du Commandement , ils n'étaient pas oubliés. Donc, dans le seul but de nous rassurer, il nous a fait signer les feuilles de soldes de façon à ce que nous percevions le fruit de nos efforts aéronautiques sans perdre de temps, mais de l'argent point . Bien que la journée se soit passée sans vol le temps a vite filé. Il est vrai que nous avons eu morse et un examen sur le système hydraulique. C'est réellement merveilleux cette vie ? . Il y a un mois que nous sommes ici et tous les jours nous avons émis les mêmes soupirs de martyrs et ensuite de soulagés avant et après certains cours. Comme nous aimerions dire " Encore deux mois et c'est fini " mais nous savons par expérience que depuis Tuscaloosa nous répétons tous les soixante jours cette même phrase sans aucun changement à notre sort .

Jeudi 29 février . Voici le dernier jour du mois. La solde arrivera demain pour élever nos budgets défallants. Heureusement que le temps est toujours mauvais et on ne dépense rien. D'ailleurs quel argent dépenserions nous ? La dernière réunion de l'Elimination Board a eu lieu ce matin. Ces réunions sont vraiment curieuses, vous avez le droit de dire, vous le juge, tout ce qui vous semble anormal ou ce qui vous paraît pouvoir améliorer le sort de ceux qui viendront (Cela prouve bien la qualité de cobayes du I* Détachement) . Certains des juges firent remarquer avec justesse que la plupart de ceux qui passaient sur la sellette avaient les meilleures notes de Ground School, souvent supérieures à celles des Américains. Certains juges reprochèrent à nos éliminés de n'avoir pas vu dans quel sens et avec quelle vélocité on comprenait les progrès dans l'aviation Américaine. Mais tout le monde fut d'accord pour reconnaître qu'ils étaient de bons pilotes. " Pourquoi donc ont-ils été éliminés ? " . " Parce qu'ils avaient trop d'heures pour leur entraînement réglé à la minute près " . " Pourquoi avaient-ils trop d'heures, alors que les autres ...? " . " Parce qu'ils avaient des tests à passer et que dans un test on n'apprend rien " . " Mais pourquoi avaient-ils des tests ? " . " Parce qu'ils avaient trop d'heures..... et puis vous posez trop de questions " . Enfin ceux qui viendront par la suite, leur devront pas mal de choses .

1 mars . Nous serons payés demain, le chèque sera là ce soir. Si demain nous ne volons pas, nous pourrions aller au Post Exchange et apprécier la qualité des articles Américains, car c'est par là que tous les mois la solde commence à fondre . Ces passages au P.X ne sont pas dépourvus d'un certain sel. Tous les moyens sont bons pour se faire comprendre des so sweet girls, toujours souriantes mais pourquoi disent elles que nous ressemblons à Charles Boyer....

2 Mars. Le Commandant d'Armes s'était trompé, le chèque ne sera ici que demain . Nous recevrons notre du après la gymnastique. Quelle heureuse perspective. Cependant certains commencent à douter. En effet depuis l'annonce du " Chèque " notre Sous - Lieutenant commence à parler de suppression de solde si nous ne sommes pas sages. Ceci est peut - être un indice, peut - être a - t - il le chèque ? Peut - être attend il de supprimer la solde à tout le monde pour tout garder ? Veillons

Quel état d'esprit, puis avec ça le mauvais temps et pas de vol. Tout le monde à envie de se battre aujourd'hui , même Haussmann. C'est la lutte pour la vie nous sommes si fauchés. Après la gymnastique nous nous sommes même battus avec des boules de neige contre les Américains. Ca tombait de partout et notre petit groupe râleur l'emporta mais on observa cinq coups au but et une chute dans la neige boueuse.

3 mars . Pas de solde. Ca devient plutôt vilain chez les pilotes. Les Sous Officiers ne pouvant plus payer leur repas au club errent à la recherche d'une dîme et d'un nickel. Une misère noire s'est abattue sur les Français, la sédition menace dans le second Détachement, les pamphlets sortent de toute parts à l'adresse du Commandant d'Armes. Une solution rapide s'impose devant cette rarefaction de la monnaie. Le " Commandant " apaise enfin les Sous Officiers en leur faisant une avance empruntée on se sait où (Il a des combines le Commandant) . Quant à ses officiers il arrête leurs menaces agressives en instituant un pari . . Il est entendu que chaque mot profane ou trop réaliste , émis au cours de la

soirée coûtera une bouteille de bière à celui qui l'aura prononcé. Contrôlant ainsi le vocabulaire de ses troupes, le chef contrôlait en même temps leur attitude morale. N'ayant rien à dépenser il fallu surveiller sa syntaxe. Le pari fut levé, les tickets payables en fin de mois au club pleuvaient sur la table ainsi que les bouteilles de bière et à ce train là il est à se demander comment aurait fini ce pari dont le fond était tout ce qu'il y a de plus moralement sain. La verve de l'Officier de Détails conduisit à l'oubli et nous nous quittâmes vers minuit fatigués de cette journée où nous avons dû rester sur la terre sans pouvoir aller dire bonjour aux nuages.

Samedi 4 mars. La solde est arrivée ... Quelle ruée ... Tout le monde a eu sa part mais tout juste. Tous les problèmes sont apaisés et les esprits sereins. Il paraît même qu'il y a du rabiote mais nous n'avons rien vu. Tout serait donc pour le mieux si nous pouvions reprendre les vols mais aucun espoir pour le moment. Cette immense étendue plate que nous devons survoler en tous sens au risque de nous perdre n'est pas du tout monotone au point de vue météorologique et le beau fixe est rare dans cette contrée. Un petit vent de 40 kilomètres heures est chose courante aussi le tout bien glacé comme il se doit.

Dimanche 5 mars. Le beau temps est revenu, il ne pouvait pas d'ailleurs choisir un autre jour que le dimanche. Nous volâmes donc toute la journée, avec P.S.V. Quelle agréable sensation d'abrutissement après des heures de pilotage dans le noir. Pour comble de malheur on nous a proposé un voyage, mais toujours solide au poste nous n'avons pu refuser. Nous serons de retour ce soir de toutes façons. Le charme des voyages réside dans l'inconnu vers lequel nous allons, on voit des tas de choses, des tas de gens. Le climat aussi est souvent différent et ça nous l'apprécions après celui du Kansas. Nous pouvons faire de très agréables connaissances et être plus à même de juger les us et coutumes de ce pays. Nous profitons il faut l'avouer de l'effet de surprise et de curiosité que nous éveillons parmi les populations.

Joplin (Missouri) est une petite ville très plaisante et les habitants y sont très accueillants, le terrain petit et non balisé ne nous permet pas de décoller le même soir. Il est à remarquer que dans les cross-countries, il y a toujours quelque chose qui vous empêche de repartir le même jour et en général vous oblige à passer la nuit dans la ville où vous avez atterri. Bref à Joplin, de délicieuses femmes pilotes s'empressèrent de nous mettre à notre aise dès notre arrivée au terrain, nous conduisirent en ville avec leur voiture et nous en firent connaître les charmes. Evidemment, pilotes de B 26 et Français, que de choses ... que de choses ... Il faut avouer que ces jeunes femmes pilotes de piper cubs nous prirent très bien en double et notre vol de nuit devrait se terminer très tard.

Lundi 6 mars. " Partir c'est mourir un peu ". Ce vers fut sans doute écrit en voyant décoller un B 26 un matin gris sur une petite piste des Etat-Unis. Un petit rase motte sur la ville avant de mettre cap sur Dodge City, voilà ce qui reste de notre passage ici, et aussi le souvenir Nous avions bien espéré la pluie la veille au soir afin de rester un peu plus longtemps dans les délices d'un séjour trop apprécié, mais dans de telles circonstances le mauvais temps ne se trouve que dans le Kansas. C'est ce que nous avons remarqué en arrivant à Dodge sur une piste couverte de neige, assez tard dans la matinée. Ce retour tardif nous évita de paraître endormi au Ground School ainsi qu'à la P.T ce qui nous rendit tout heureux tout en nous permettant de conserver le reste de notre énergie.

Mardi 7 mars. encore un jour de passé, un jour comme les autres, les heures de vol défilent, celles de l'Ecole de terre aussi mais il y a toujours quelque chose de neuf à ingurgiter. On s'occupe de nous toujours avec les mêmes soins attentifs et ils nous envoient maintenant au Link Trainer à nos moments perdus c'est à dire le soir à neuf heures. En principe nous faisons des séances de deux heures de link mais on ne nous marque que une heure cinquante, cela nous obligera à revenir alors que nous pensions en être débarassés. Le link est un instrument amusant comme chacun sait, excellente plaisanterie que de s'enfermer dans une boîte et de la faire tourner, on ne s'y embête pas. Il y a un tas d'aiguilles qui tournent et s'arrêtent sur des chiffres lumineux très jolis. Pour gagner à ce jeu il suffit de manipuler un volant qui bouge dans tous les sens de façon à faire coïncider les aiguilles sur des chiffres lumineux établis au préalable par le directeur des jeux qui bien entendu lui reste à l'extérieur de la fameuse boîte. Nous avons des voyages en Link Trainer mais il faut faire attention et suivre un tas de conseils au sujet de l'altitude car la région de New-York que nous affectionnons tout particulièrement possède un important trafic aérien et les collisions en avion toujours mortelles.

Mercredi 8 mars. Encore link pour tout le monde à 21 heures, on se passerait bien d'y aller quand on pense aux douces joies d'un sommeil bien gagné.

Parfois certains font passer ces joies avant les émotions du link mais le lendemain ils reçoivent un petit papier rouge que le " Commandant " conserve précieusement. Celui qui en aura le plus à la fin du stage paiera un repas à tout le détachement, c'est du moins ce que le " Commandant " a dit. Vous recevez ces papiers rouges chaque fois que vous avez manqué à votre emploi du temps, c'est un peu comme la lumière rouge à bord qui vous indique que la pression d'essence diminue. Il en est de même avec les papiers rouges, quand ils sont en surnombre le stage peut se terminer dangereusement. Aussi on peut voir certains jours le Commandant partir avec quelques papiers

rouges nous appartenant, il va s'expliquer avec le Schedule Officer pour essayer de justifier ces absences de sa troupe. Personne ne sait comment il s'y prend mais aucune sanction ne nous est encore tombée dessus . IL faut croire qu'il doit avoir d'excellentes réponses toutes faites le Commandant, à moins qu'il ne se fasse eng.... pour nous et qu'il ne s'en vante pas.

Jeudi 9 mars et Vendredi 10 mars. Qu'il est malheureux d'être réveillé au milieu d'un beau rêve dans la tranquillité d'un profond sommeil, alors qu'on s'est couché tard la veille. C'est pourtant ce qu' "ILS" viennent de faire à deux heures du matin aux cinq pilotes français du I* Détachement. IL faut encore aller en Cross-Country ... Quelle triste obligation... Les cartes sont prêtes.

Les sacs sont bourrés fébrilement, nous abandonnons la baraque sans trop de bruit. Ensuite dans le froid de la nuit, inspection des avions, nous sommes bientôt parés et c'est l'envol dans la nuit noire..

Le voyage doit se passer entre les limites du Mississippi - Missouri, de la frontière Canadienne , des Montagnes Rocheuses et du Nouveau Mexique. Notre avion est si rapide qu'on espère lui faire dévorer les miles par milliers. Nous ne ferons d'ailleurs que le tiers du voyage projeté.

Premier grand cap MEMPHIS, climat tempéré. Deuxième cap MINNEAPOLIS, froid polaire. Troisième ALBUQUERQUE, douce chaleur mexicaine. Le premier résultat positif fut donc l'acquisition d'un rhume qui sembla longtemps vouloir s'attacher définitivement à nous .

La première partie du voyage fut faite en rase motte, la deuxième au dessus des Montagnes Rocheuses à 15000 pieds, sans masque. Après tout c'était aussi une sorte de rase motte. Nous supportons tout cela avec sérénité, nous avons tellement d'émotions et de changements depuis notre engagement dans le Service Général de l'Armée de l'Air. Le soir du premier jour nous devons coucher à OMAHA, plus exactement nous ne nous sommes pas couchés, intéressés par les monuments historiques de la ville, tels que les Restaurants Italiens avec vins... et clubs de nuit. Ne nous blâmez pas vous qui lirez ces lignes, en Amérique ce sont les seuls endroits où vous pouvez voir du monde après sept heures du soir et puis quoi.....

Nous repartons d'OMAHA le lendemain matin, n'emportant de cette ville qu'une invincible envie de dormir. Les copilotes dans ces cas dorment consciencieusement , tandis que le moniteur surveille...s'il le peut... quant au pilote il essaie de retenir son attention en pratiquant tous les genres de vols, P.S.V, Formation (Vol de Groupe), Rase Motte, Altitude tout en faisant marcher tous les appareils du bord depuis le radio compas jusqu'au poste à antenne mobile. C'est passionnant certains lendemains de la veille.

Après trois heures de vol nous atteignons les Montagnes Rocheuses, le spectacle est magnifique. Notre plafond assez bas, nous n'avons pas nos masques à oxygène, nous oblige à passer entre certains sommets depuis le Colorado jusqu'au Nouveau Mexique. Nos yeux sont ivres de lumière, de couleurs, nous sommes heureux d'avoir vu tout cela. Nous nous posons à ALBUQUERQUE et dirigeons nos pas vers l'Aérodrome civil où quelques liqueurs et boissons strictement françaises nous remettent des émotions de ce long vol. En l'occurrence un bon Pernod d'avant-guerre, nous redonne toute notre verve. Quel splendide aéroport, 5 000 pieds d'altitude, le climat est si doux et le ciel si clair, nous avons aperçu quelques beautés de l'endroit... Mon Dieu si nous pouvions avoir une panne

En considérant la carte du temps au bureau des opérations l'impossibilité de continuer fut évidente, et nous donna quelques instants l'espoir secret de rester une nuit dans ce paradis. Malheureusement il y avait ce jour là aux Etats-Unis, je vous le jure, deux endroits où il faisait beau temps pour quelques heures : ALBUQUERQUE et..... DODGE CITY .

Nous fumes donc forcés de revenir dans le Kansas, le mauvais temps était survenu durant notre retour et la descente se fit aux instruments, dans la plus sombre crasse de la terre. Vexés nous allons nous coucher et essayons de récupérer un sommeil dont le retard remonte maintenant à notre arrivée en Amérique .

.....