

No. 1 OCTOBRE 1943

NEWS
FROM
FRENCH AIR FORCE
STUDENTS
VAN DE GRAAFF FIELD
TUSCALOOSA
ALABAMA

20^{CTS.}

MAIL

ET D'ABORD, PARIS . . .

"Paris, prisonnier est resté, Paris. La grande capitale, le cœur et l'esprit de toute la France et c'est toujours vers lui que se tourne l'espérance française, vers son génie d'elegance et de charme, son sourire éternel, son prestige inégalé."

Un grand poète, tué en 1918 chante Paris en ces termes :

LE PONT MIRABEAU

Sous le pont Mirabeau coule la Seine
Et nos amours
Faut-il qu'il m'en souvienne
La joie venait toujours après la peine

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure

Les mains dans les mains restons face à face
Tandis que sous
Le pont de nos bras passe
Des éternels regards l'onde si lasse

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure

L'amour s'en va comme cette eau courante
L'amour s'en va
Comme la vie est lente
Et comme l'Espérance est violente

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure

Passent les jours et passent les semaines
Ni temps passe
Ni les amours reviennent
Sous le pont Mirabeau coule la Seine

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure

BLACK, FRIEDMAN & WINSTON

510 GREENSBOROUGH AVENUE

TOUTES FOURNITURES POUR MILITAIRES
UNIFORMES : CHEMISES : CHAUSSURES

NOUS SOMMES HEUREUX DE NOUS METTRE A LA DISPOSITION
DE L'ARMÉE DE L'AIR FRANÇAISE

SERVICE COMPLET DE BANQUE

The First National Bank of Tuskalooza

Se Fera un Plaisir de Vous Ouvrir un Compte

RESEIGNER-VOUS AU BUREAU C.O. A L'OFFICER ADJOINT
DES DETAILS

Member F.D.I.C.

F. MAIL

LE TITRE—IL N'EST AUTRE QUE "COURRIER DE FRANCE," TRADUIT DANS LE LANGAGE DE GUERRE DE LA POSTE ALLIÉE.

LA COUVERTURE—"STRASBOURG, CAPITALE DE L'ALSACE," VILLE SYMBOLIQUE, PLACÉE EN AVANT GARDE AUX MARCHES DE L'EST. "ICI, COMMENCE LA TERRE DE LA LIBERTÉ." TELLE ÉTAIT L'INSCRIPTION QUE LES SOLDATS DE LA RÉVOLUTION PLACÈRENT UN JOUR, AUX SORTIES EST DE LA VILLE, FACE AU RHIN.

LA REPRODUCTION DES ARTICLES EST LIBRE, LES DROITS D'AUTEUR SERONT VERSÉS A LA "CAISSE DE SECOURS AUX PRISONNIERS" DE LA BASE.

REDACTION—F. MAIL LT. FAUGERAS "FRENCH POOL" HARGROVE VAN DE GRAAFF FIELD, TUSCALOOSA, ALABAMA.

F. MAIL—ADRESSE SES REMERCIEMENTS A MISS HELEN OSBAND, SPEECH PROFESSOR; MR. JOHN LUSKIN, ASSIST. PROFESSOR OF JOURNALISM, ET A LA WEATHERFORD PRINTING COMPANY, TUSCALOOSA, ALABAMA, QUI ONT FACILITÉ CETTE PUBLICATION.

Antoine de Saint EXUPERY dans sa "LETTRE A UN OTAGE"

écrit

"Pour nous Français du dehors, il s'agit de débloquer la provision de semences gelée par la neige de la présence allemande. . . . Il s'agit de vous faire libres dans la terre ou vous avez le droit fondamental de développer vos racines. . . .

Nous ne fondons pas la France. Nous ne pouvons que la servir. Nous n'aurons droit à aucune reconnaissance.

IL N'EST PAS DE COMMUNE MESURE ENTRE LE COMBAT LIBRE ET L'ECRASEMENT DANS LA NUIT.

IL N'EST PAS DE COMMUNE MESURE ENTRE LE MÉTIER DE SOLDAT ET LE MÉTIER D'OTAGE. VOUS ÊTES LES SAINTS."

Toutes nos pensées, sur la terre américaine s'en vont, d'abord, vers la France captive et lointaine, qui depuis trois années monte dans le silence et la douleur un calvaire de sang.

_____ vers le million de nos frères prisonniers, séparés depuis plus de 40 longs mois de leurs pères et de leurs mères, de leurs femmes et de leurs enfants morts vivants sur la terre étrangère.

_____ vers les ouvriers et les paysans, exilés à leur tour pour le travail forcé en Allemagne.

_____ vers les otages civils de la résistance, martyrs inconnus, exécutés sans jugement.

_____ vers les victimes innocentes des bombardements aériens si fréquents sur la France.

_____ vers la France d'Asie plus grande que celle d'Europe, courbée sous le joug japonais.

_____ vers nos morts de 1939-1940.

_____ vers tous ceux qui depuis sont tombés sous les couleurs françaises.

_____ vers tous ceux qui ont repris le combat de la délivrance.

_____ vers nos alliés.



ASPIRANT DE
LESPINOIS
PIERRE JOSEPH
PROVENCE. 22.
*Commissaire assistant
aux CHANTIERS DE
JEUNESSE. Le Com-
mandant DE LESPI-
NOIS, son Père, com-
mandant le 172^e RE-
GIMENT D'INFANTRIE
DE FORTERESSE est pri-
sonnier de guerre en
ALLEMAGNE.*

Note de la Redaction

Nous aurions voulu être complètement sûrs de n'oublier personne dans la liste ci-jointe. Hélas, nous savons que parmi toutes

les personnes qui nous ont si chaudement accueilli les unes et les autres en nous entourant pour nos week-ends d'une affection touchante, il en est certainement qui auront été oubliées. A tous cependant nous avons voulu essayer de dire notre reconnaissance et notre gratitude. Cette tâche devait revenir à l'Aspirant De Lespinois—considéré pendant le mois d'aout et de septembre comme notre "Introduceur des Ambassades."

Il s'est malheureusement foulé le poignet droit en expliquant au sol une dangereuse figure d'acrobatie.

Mais comme il a une bonne figure sympathique, nous avons placé ici sa photographie. Elle plaidera l'indulgence, et son sourire vous dira mieux qu'un long article la joie très grande de l'accueil rencontré dans l'Alabama par les soldats de France.

Mrs-Mr B. Levesque	1216 43rd St., Wylam, Birmingham 8, Ala.
Mrs-Mr Louis Bonsack	1220 43rd St., Wylam, Birmingham 8, Ala.
Mrs-Mr H. W. Langford	2714 Pike Road, Ensley, Birmingham 8, Ala.
Mrs-Mr Fred Ceyte	2313 Ave. "D", Ensley, Birmingham 8, Ala.
MrsMr Fred Fontane	Gary Ave. F, Airfield, Ala
Mrs-Mr Jules Dumazert	801 5th St., Pratt City, Birmingham, Ala.
Mrs-Mr Paul Evesque	2308 22nd St., Ensley, Birmingham 8, Ala.
Mr Edward Vincent	706 Place, Pratt City, Birmingham, Ala.
Mr Alfred Mimet	2821 Ave. D, Ensley, Birmingham 8, Ala.
Miss Martha Salze	536 39th St., Wylam, Birmingham 8, Ala.
Mr Edward Troulles	304 25th St., Ensley, Birmingham 8, Ala.
Mrs-Mr Leon Vedel	1704 7th Ave., W. Birmingham 8, Ala.
Mrs Frank Milter	Highlands Plaza Apparts., Birmingham, Ala.
Mrs Caroline I. Engstfeld	Highlands Plaza Apparts. Birmingham, Ala.
Mrs Van Duser	2846 Thornhill Road, Birmingham 9, Ala.
Mrs Dunwoody	Tuscaloosa, Ala.
Dr. Drennen	Birmingham, Ala.

“Le Premier Debarquement de Cette Guerre”

*Par le General de Division, M. E. BETHOUART
Chef de la Mission Militaire Française aux U.S.A.*

... Les combats de NARVIK ont été durs. Les Allemands y étaient forts puisqu'ils ont déployé 10 bataillons contre les 9 bataillons du Corps Expeditionnaire Franco-Polonais et les bataillons Norvégiens du General FLEISCHER. Ils avaient une aviation que nous n'avions pas; nous avions la marine qu'ils n'avaient pas; les difficultés terribles opposées par le terrain et le climat favorisaient la défense. Pratiquement nous étions à égalité et malgré la vaillance, la bravoure et la ténacité qu'ils nous ont opposées, nous avons battu les Allemands.

Magnifiquement aidés et appuyés par la Marine Britannique, nous avons exécuté et réussi le premier débarquement de vive force de cette guerre, qui en a vu tant d'autres. Nous avons pris plus de 150 mitrailleuses, 10 canons, 8 avions. Nous avons enlevé la ville alors que nous avions déjà en poche l'ordre d'évacuer la Norvège. Tout en commençant l'évacuation, nous avons poursuivi l'ennemi et nous l'avons laissé, acculé à la frontière Suedoise, dans une situation qui ne lui laissait plus d'espoir, après quoi, sans qu'il s'en aperçoive, nous sommes partis, emmenant avec nous, en Angleterre, tous nos blessés et plus de 300 prisonniers.

Aussi dans les jours sombres qui ont suivi, le nom de NARVIK, est-il devenu en France un véritable symbole—celui de la vaillance Française, la preuve que l'armée écrasée en France par le nombre et par le matériel n'avait pourtant pas dégénéré et qu'à égalité elle savait encore vaincre.

Dans le désastre National c'était un sujet de fierté et un motif d'espoir. C'est maintenant plus qu'un espoir, c'est le symbole de la victoire future que nous voulons voir dans la campagne de NARVIK.

Nous y avons combattu en toute fraternité d'armes et en toute amitié avec nos alliés Britanniques, Polonais et Norvégiens, comme nous combattons désormais avec nos Alliés Américains et toutes les Nations Unies. Nous combattons ensemble et au coude à coude comme à NARVIK, nous battons l'ennemi comme à NARVIK, mais cette fois nous ne lâcherons pas jusqu'à la Victoire Totale, complète et définitive, que nous voulons remporter pour la libération de notre territoire, de toutes les Nations opprimées et pour le triomphe de la LIBERTÉ.

Extrait de la Preface de “NARVICK”
de M. J. Torris. ED. Brentano's



Le Genie Francais et l'Aviation

I LE PLUS LEGER QUE L'AIR

- 5 Juin 1783 Les freres MONTGOLFIER s'elevent pour la premiere fois au monde en ballon a plus de 2000 metres de hauteur.
- Aout 1783 Pilatre de ROZIER et le Marquis d'ARLANDES executent le premier voyage aerien. (Duree 25 minutes).
- 1 7 9 2 Pour la premiere fois au monde l'aerostat est utilise par les militaires au siege de Maubeuge, contre les Autrichiens.
- 1 8 6 5 Henri GIFFORD realise une machine a vapeur qui equipe un ballon dirigeable et lui imprime une vitesse de 20 Kms/heures.

II LE VOL A VOILE

- Juin 1 8 5 5 Le marin BRETON LE BRIS vole sur un planeur rappelant dans ses formes un albatros.
- 1 8 6 4 Le Francais Gabriel DE LANDELLE forge le mot: AVIATION.
- 1 8 7 8 Louis-Pierre MOUILLARD publie "L'Empire de l'air" dans lequel, analysant le vol des oiseaux ramiers il donne les bases scientifiques du vol a voile.
- 1 9 4 3 Le Francais Eric NESSLER bat le record mondail de duree sur planeur monoplace.

III LE VOL A MOTEUR

- 9 Octobre 1890 Clement ADER, age de 50 ans, s'eleve du sol sur son appareil "L'Eole."
- 13 Janvier 1908 Premier Kilometre en circuit ferme: Henry FARMAN sur Avion Voisin
- 25 Juillet 1909 Premiere traversée de la Manche: Louis BLERIOT
- 19 Septembre 1910 Premiere traversée des Alpes: Geo. CHAVEZ
- 23 Septembre 1913 Premiere liaison intercontinentale: (Europe-Afrique) Roland GARROS
- Juin 1 9 1 3 Premier circuit Europeen—5000 Kms en 22 jours "BRINC DE JONG DES MOULINAIS"
Mort au Champ d'honneur en 1916
- 1 9 1 5 Roland GARROS: Realise le premier dispositif de tir axial a travers l'helice.
- 1 9 1 7 RATEAU met au point le compresseur a turbines pour le vol aux hautes altitudes.
- 1 9 1 8 CLERGET realise un moteur d'avion a huile lourde.
- 1 9 2 9 LAFFENECHERE ET GENIN inventent la methode "ZZ" pour l'atterrissage et le decollage en P.S.V.

L'AVIATION FRANCAISE PENDANT LA GUERRE

A. 1914-1918

Georges GUYNEMER—"Mort au champ d'honneur, à Poelcapelle, le 11 Septembre 1917. Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race : ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire; il lègue au soldat français un souvenir impérissable, qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations."

En 27 mois de combat (666 heures de vol)

- 53 victoires officielles
- 6 doubles
- 1 triple
- 1 quadruple

Rene FONCK—Capitaine a 23 ans. Toujours vivant.

- 75 victoires officielles (125 probables)
- 12 doubles
- 4 triples (dont 1 en 10 secondes)
- 2 sextuples

Le 9 Mai 1918, Rene Fonck descend 6 avions ennemis avec 52 cartouches, sur son "Spad 230 C.V."

(2 mitrailleuses tirant dans le champ de l'hélice et déjà-1 canon de 37 m.m.)

B. 1939-1940

Pendant les opérations de guerre, malgré une écrasante infériorité numérique et qualitative, l'Aviation Française a participé depuis le premier jour jusqu'au dernier à un combat tragiquement inégal.

Le tiers de ses équipages n'est jamais rentré à sa base. En 40 jours d'interventions actives (10 Mai-20 Juin 1940), La Luftwaffe, sur son propre rapport, a perdu au dessus de la France plus de 700 avions.

L'AVIATION FRANCAISE ENTRE LES DEUX GUERRES

Effort quotidien des techniciens, effort des défricheurs de lignes lointaines, effort des pilotes d'essai, placent la France au premier rang dans le progrès aéronautique.

JEAN MERMOZ, GUILLAUMET, SAINT EXUPERY, et tant d'autres créent la ligne d'Amérique du Sud.

AIR FRANCE relie chaque semaine l'Indochine à Paris. Les noms de ROSSI, COSTES, DORET, BELLONTE, LEBRIX, CODOS, DURMON, rappellent le souvenir de records mondiaux particulièrement brillants. Enfin Michel DETROYAT détient toujours le record mondial d'acrobatie.

Histoire de Fous

- I. Dimanche, sur la route de Birmingham. Un élève-pilote au un autre élève-pilote, qui tient le volant.

"Attention! Il ya a une 7 c.u.
Citroën qui veut passer"—

- II. Au drug-store

"Pour moi, un petit blanc gommé"—
"Pour moi, ce sera une. . .
Marie Brizard."—

Petites Nouvelles du Grand Monde ou

Une Famille Vraiment Unie

Le cadet John C. Messerschmitt de Maxwell Field, âgé de 21 ans a annoncé que Willie Messerschmitt, le fameux constructeur d'avions allemand était le propre cousin germain de son père.

—Extrait de "Training News"



LIEUTENANT
ROUX

JACQUES JOSEPH.
26. Provençal.

Elève de l'Ecole Militaire Spéciale de St Cyr. Pilote militaire d'avion passé au corps des affaires indigènes et des renseignements du Maroc. A commandé pendant 2 ans le cercle de Rissani (Tafilalet) aux confins sahariens. Commandant d'Armes Français de Tuscaloosa, il parle à la page suivante de ce qu'il a si bien connu. . . ➔



Les Goums

On a beaucoup parlé pendant la campagne de Tunisie 1942-1943 des goums marocains, du rôle preponderant qu'ils ont joué dans les différentes phases de la bataille, des missions très spéciales qu'ils ont remplies avec tant de mordant, de leur pittoresque.

Le public s'est étonné à juste titre qu'au 20^e siècle, il puisse encore exister dans une armée moderne, des troupes irrégulières aux caractères si peu académiques.

Que n'a-t-on pas dit? Que de légendes burlesques, que de clichés souvent dénués de toute véracité, de toute mesure ont été créés de toutes pièces, pour satisfaire le public, toujours aussi avide de choses nouvelles et extraordinaires.

Et pourtant, les goums, avant de combattre dans les montagnes Tunisiennes, s'étaient illustrés de la façon la plus éclatante tout au long des difficiles étapes de la pacification du Maroc: guerre du Riff, conquête du Djebel Sagho, poursuite des Aït Hammou dans le Bani.

Ils ont été institués par le Maréchal Lyautey peu après la guerre de 1914-1918. Leur création répondait à l'obligation de faire de l'ennemi acharné d'hier, l'allié fidèle de demain, en application du fameux principe de la "tache d'huile."

D'autre part, tout en favorisant une fusion et une entente plus profondes entre les diverses tribus et confédérations, divisées par des haines séculaires, la formation de ces Troupes supplétives permettait à l'Armée d'Afrique de compter sur l'appui certain dans ces contrées peu familières, de forces neuves, aguerries et remarquablement accoutumées aux conditions climatiques des confins sahariens.

Je voudrais en quelques mots, tracer un bref schéma de l'organisation de l'une de ces unités, décrire son atmosphère si attachante, son cadre exotique que rendent plus prenant, les souvenirs de son glorieux passé.

Le Goum mixte marocain est composé de quatre sections d'infanterie d'un peloton de cavaliers et d'un petit train muletier portemitrailleuses : en somme, l'effectif d'une compagnie régulière de fusiliers voltigeurs.

Le Commandant (Lieutenant ou Capitaine) et cinq sous-officiers forment les seuls cadres européens de l'unité tout entière.

L'armement est celui de l'infanterie normale (fusil 16, mousqueton pour les cavaliers, fusil mitrailleur 24-29 et mitrailleuse 15).

Une note originale : les cartouches sont portées tout au long de la ceinture de cuir, la baïonnette est placée sur la poitrine.

L'habillement indigène a été respecté : chemise blanche ou kaki entourant la taguia, la grosse jellaba de laine rayée, le seroual en rhout, les nœuds de cuir. Pas de sac. La nourriture, la pipe, le briquet sont installés dans le capuchon de la jellaba. Les cavaliers ont l'insigne avantage de se draper dans le double burnous blanc et bleu foncé.

En définitive le Goum est recruté, payé, habillé, instruit à l'initiative de son chef.



Marocains

Sur le plan tactique, ils sont groupés en tabors et sont utilisés pour remplir les missions telles que : reconnaissances, patrouilles de jour et de nuit, coups de main, colmatages de brèches en terrain accidenté.

A Rissani, au cœur du Tafilalet, berceau des neveux du Sultan est stationné le 21^e un de l'Armée auquel j'ai eu l'honneur d'appartenir.

De longs palmiers courbés par les vents du Sud, bordant une grande étendue sableuse, les hautes murailles déchiquetées du Ksar de Don Amn, se dessinant dans un lointain montagneux, la poussière soulevée par des théories de maigres bourricots, le bruit mélancolique que fait la chaîne d'un puits,... le douar est là, avec ses murs rouges délavés par les averses sahariennes, le drapeau se découpant superbe dans un grand ciel bleu.

Mes deux cents hommes vivent dans ces basses maisons de terre et de paille séchées avec leurs familles. Tous parents, femmes et enfants revendiquent avec orgueil, l'honneur de servir sous les armes françaises car ils participent tous à l'activité du goum à l'intérieur de ce petit village, bruyant, animé.

Le maréchal ferrant martèle sesfers pendant que son jeune fils portant encore la tresse au milieu du crâne, les yeux fascinés par le rougeolement du charbon, entretient la forge.

La, assis à l'ombre d'un mur blanc, le vieux père d'un autre gommier, repare les cuirs. Tout à côté c'est Aïcha, la femme du maréchal des logis Mohamed Ben Tarli dont les mains ont le secret de fabriquer la galette la plus blanche et la plus fine.

Toutes les tribus guerrières marocaines sont représentées : l'Aït Serougchen, au visage émacié, l'anneau de métal jaune, pendu à l'oreille; le grand nomade des confins algériens, le regard éteint par les horizons brûlants; le berbère enjoué et souriant du Moyen Atlas; le géant noir fils de l'esclave du Niger, élevé dans les palmeraies du Sud.



Tous ont été choisis par le Commandant du Goum, qui est seul maître de recruter qui bon lui semble. L'âge n'intervient pas. Il n'est pas rare de trouver dans le même goum le père et le fils, ce dernier servant d'écuyer comme au temps du Moyen Âge.

Je me rappelle, un jeune Tit Haddid ou âgé de 1 an, fils de l'un de mes gommiers, que je voyais, tous les soirs, mener la monture paternelle à l'abreuvoir, astiquer et nettoyer le fusil que son père ne lui confiait qu'après de multiples recommandations.

Un jour, cherchant à cacher sa silhouette juvénile sous de maues allures, la taille entourée de je ne sais quelle vieille ceinture volée au hasard d'un "souq," il vint me demander d'entrer au goum. Je n'hésitais pas à l'engager. Deux jours après, je lui fis faire, comme, c'est l'habitude aux jeunes recrues, mis à l'essai, une longue et rapide marche de 50 kilomètres dans la Hammada. Quand nous rentrâmes à la "Kechla," il était exténué, les yeux brillants de fièvre, car l'on n'avait pas emmené de "guerbas," mais tout son être respirait la joie immense, la fierté d'avoir enfin accompli une besogne virile. Quelle ne fut pas son émotion quand il reçut de mes mains, le fusil qui lui était destiné.

Ce n'est qu'un exemple entre mille, une parmi les multiples manifestations du caractère rude, tenace et fier de ces tribus altières et jalouses de leur sol et de leurs traditions, qu'il n'a été donné d'observer.

Que de pages d'héroïsme tranquille, d'énergie farouche, de résistance sans limite ont été écrites pendant la dernière campagne de Tunisie et les récents débarquements en Sicile et en Corse.

Tous ces hommes, sédentaires ou nomades, ont quitté délibérément la vie calme et tranquille de leur tribu, pour se consacrer jusqu'à donner leur vie, à leurs chefs qui représentaient pour eux la France pacificatrice la France qui amène l'eau fertilisante dans leurs oueds, trace les routes jette des

ponts, revalorise leurs récoltes et leurs palmiers, soigne leurs femmes et leurs enfants.

Comment expliquer autrement la vénération et l'amour dont ont été l'objet, certains officiers comme le Capitaine De BOURNAZEL, tué à l'assaut du Bou Gafer le 21 février 1933, "l'homme rouge," dont on chantait le soir, sous la tente, en buvant le thé, la bravoure et les exploits à la manière des chansons de gestes des temps anciens.

Je ne voudrais pas terminer ces quelques lignes sans citer un geste particulièrement émouvant d'un gommier à l'égard de son chef.

C'était en 1931. Le Tafilatet n'était pas encore pacifié, le Lieutenant de Tourneure, commandant le 28 ième gomm stationné à Erfoud, était parti dans la vallée de l'Oued Rheris, poursuivre une "fezaa."

Au cours de l'engagement dans un paysage rocheux et cahotique, ennemi insaisissable. Il venait d'épauler sur une hilhouette se découpant entre deux rochers quand il fut renversé brutalement par un de ses gommiers qui s'écroula à l'instant même, la tempe percée d'une balle.

C'était Ali ou Haddi, son ordonnance, qui ayant aperçu à quelques mètres, un dissident blessé, visant la veste rouge de son officier avait bousculé ce dernier et s'était jeté sur la trajectoire de la balle destinée à son Lieutenant.

Ali ou Haddi, quelques mois auparavant étant encore en dissidence, avait été blessé au cours d'un combat et étant sur le point d'être achevé par un gommier, n'avait obtenu la vie sauve que par la clémence du Lieutenant de Tourneure, auquel il s'attacha et se devoua corps et âme.



LEXIQUE

taguia	تافية	petite calotte tricotée en laine
jelleba	جلابة	vetement à longues manches et munie d'un capuchon en laine
seroual	سروال	pantalon bouffant en usage en Afrique du Nord
rhount	حوت	cotonnade bleue saharien
nail	نعيل	sandale de cuir
ksar	كسار	groupe de maisons entourées de hauts murs (Sud Marocain)
douar	دوار	village
Ail Serougchen	سوف	confédération qui habite les hautes et basses vallées de la Moulouya
Ail Haddechen	هامة	tribu berbère du Haut Atlas
souq	سوق	marché
hammada	هامة	plateau rocheux
guerba	غربة	outre en peau de bœuf
oued	وادي	rivière
fezaa	فزة	bande armée de pillards et de dissidents
kechla	كشلة	batiment où vivent les gommiers

NOTRE NORMANDIE



ASPIRANT
MELINE

JEAN MARIE JACQUES
23. Lorrain.

*Licencie es-lettres
en SORBONNE. Paris—
Auditeur des sciences
politiques. Evade de
Tunisie. Conférencier*

*de philosophie grecque en Sorbonne et a
l'Ecole Normale Supérieure.*

"Le" ou "La Normandie?" Vous rappelez-vous cette discussion jamais éteinte qui mit aux prises en notre pays, deux groupes de partisans acharnés à défendre leurs causes futiles. Quelle n'a pas été la consternation de tous en apprenant le terrible accident qui avait ravagé notre navire et l'avait, nous ne voulions pas le croire, terrassé : Tous, nous avons suivi avec passion, son agonie : Tous nous avons voulu penser qu'un jour de nouveau, il pourrait voguer.

Combien l'ont vu, notre "Normandie" : estivants sur les plages de Villers s/Mer, Houlgate et autres, pour admirer cette silhouette élégante quoique massive, se dirigeant vers le nouveau monde : passagers qui utilisaient ses somptueuses installations pour accomplir la bagatelle de quelques milliers de milles à travers un océan où l'on n'avait point à craindre de rencontre importune; ou, plus récemment, quelques uns ne le virent-ils pas, couché sur l'Hudson, gisant impuissant, majestueux encore, luttant contre la mort. Sa longue carcasse, longue de trois cent dix mètres, montrait son flanc lamentable émergeant de l'eau et de la vase. Tout était à craindre pour elle : son enlèvement progressif ou sa rupture sur quelque récif, proche. A quels procédés n'a-t-on pas songé pour son renflouement? N'imaginait-on même de lui faire un véritable lit de balles de ping-pong?

Les experts des plus grandes compagnies de renflouage, de leur côté, ne restaient pas inactifs, s'armant de courage et de patience, ils entreprirent la lutte contre les

éléments et l'inertie de cette masse : après dix huit mois d'efforts ils gagnèrent la bataille. Le procédé en lui-même était relativement simple : Il fallait créer des compartiments étanches à l'intérieur de cette épave, et, progressivement, en aspirer l'eau jusqu'à ce qu'enfin allège, "NORMANDIE" puisse de nouveau flotter. Cette opération rencontra de très grandes difficultés sur lesquelles il est superflu d'insister. Le résultat final récompensa toutes les peines, et maintenant, l'ex-détenteur du "RUBAN BLEU" pourra accomplir la tâche de transport de troupes qui, désormais, lui est dévolue. Ce ne sera pas sans de sérieuses modifications : il sera nécessaire de réparer certaines parties endommagées de l'ossature même du navire; les aménagements anciens, ou ce qu'il en reste, seront métamorphosés : oubliant le luxe, NORMANDIE prendra sa tenue de guerre.

Un journaliste américain, BRUCE BLIVEN, dans un article récent disait que ce qu'il avait le plus ému, lorsque, ces temps derniers, il avait approché le bateau, c'était d'avoir admiré quelques panneaux arrachés à la destruction totale, sur lesquels des mains artistes avaient évoqué des grandes villes de France : Toulouse, Bordeaux, Nantes, Rennes; il voyait le symbole de notre Pays relever après le pénible calvaire qu'il aura eu à gravir. Ceci nous ramène quelques années en arrière lorsque du temps de sa splendeur, NORMANDIE en trois jours, reliait Ancien et Nouveau continent. Il était alors le symbole de notre France : ce prince de notre marine marchande a été conçu par des esprits français : des ingénieurs se sont soumis à un labeur imlassable pour obtenir ses lignes, ses formes, sa vitesse, son installation technique : les essais n'ont pas été ménagés; des architectes multiples se sont efforcés de distribuer les appartements, les cabines, etc. . . . de façon à ne pas perdre de place; des armées de décorateurs se sont appliquées à rendre confortables et attrayants les aménagements : des fabriques de meubles réputées telles que MASSOREL, de Nancy ont été mises à contribution; les GOBELINS fournirent des tapisseries, les ver-

rieres DAUM et GALLE ne furent point oubliees non plus que BACCARA dont les critaux parerent les tables; SAINT GOBIN permit aux elegantes, et elles etaient legions de s'admirer sous tous les angles dans des miroirs d'un perfection remarquable; des artistes, des peintres, des sculpteurs innombrables coopererent au chef d'oeuvre, lui donnant une note toute francaise, dont le bon gout et la hardiesse furent apprecies de tous.

Quelqu'un de nos amis, a qui nous demandions ses impressions sur les voyages qu'il venait d'accomplir, trouva cette seule reponse : "Oh, cela est trop rapide." C'etait peut-etre la le seul defaut que l'on put reprocher a ce geant : l'on ne se rendait pas compte que l'on voyageait en mer : chacun vivait dans ses appartements ou sa cabine, avec toute l'aisance qui lui etait necessaire : la chambre a coucher, dans les classes moyennes, si elle n'etait pas accompagnee d'un boudoir, pouvait souvent apres disparition du lit dans le plafond ou dans le mur, se transformer en petit salon; les salles de bain avec eau chaude, eau froide, douches, permettaient de se detendre. Les sportifs en mal de se degourdir les muscles pouvaient aisement atteindre des lieux propices et se livrer, si le coeur leur en disait, aux joies de la natation, dans une piscine ou se disputaient des competitions, au tennis sur un court qui avait trouve abri entre deux cheminees compatissantes, a la bicyclette meme pour laquelle une piste avait ete construite. Les amateurs de cinema pouvaient s'abandonner a leur passe temps favori et rencontrer toutes les stars de l'ecran; les intellectuels n'ont point ete delaissees non

plus, et, s'ils en avaient l'envie, vivaient des heures delicieuses, plonges dans les rayons de bibliotheques importantes. Tous trouvaient le reconfort d'une nourriture substantielle et appetissante cuisinee par des maitre-queues qui avaient largement fait leurs preuves. Chaque matin, si les passagers voulaient sed donner l'illusion d'etre dans une grande ville, ils pouvaient se promener entre deux rangees de petites boutiques, succursales des plus grands magasins de Paris; madame allait admirer les collections de Printemps ou d'Ete de Jeanne Lanvin qui devaient faire fureur dans la capitale, tandis que monsieur, tout prosaiquement, se rendait chez son barbier. Les distractions n'etaient pas menagees : s'il pleuvait, ou l'hiver, de grandes salles de jeux ou des bars accueillaient les infortunes voyageurs. "Un diner de tete" reunissait de temps a autre tous les citoyens, dont l'ingeniosite reussissait a deformier leurs traits de facon cocasse bien souvent. Les enfants eux-aussi pouvaient gambader et trouver des jeux appropries a leur age.

Ceci n'est plus. Les annees ont passe, le monde s'est enflamme, vit dans un chaos inextricable; chaque pays est bouleverse, chaque etre subit sa part du choc fantastique, chaque chose meme semble ne plus devoir servir au but pour lequel elle etait destinee : notre NORMANDIE a souffert lui aussi le sort commun; destinee a parcourir l'ocean en toute quietude, en offrant le maximum de confort et de rapidite a ses usagers, il doit depuis Septembre 1939 affronter les pires dangers et participer a l'effort de guerre allie.

DERNIERE HEURE

Au moment de mettre sous presse, une penible nouvelle est parvenue a l'un de nos camarades. En effet, l'Aspirant Ardant vient d'apprendre la fin tragique de son frere fusille en Savoie par les Allemands a l'age de 21 ans.

A des milliers de kilometres de la France tous les eleves francais une fois de plus ont tourne avec une nouvelle emotion leur pensees et leurs coeurs vers la patrie douloureuse.



“Les Ecrits de l'Histoire”

L'HISTOIRE EST SOUVENT UN ETERNEL RECOMMENCEMENT. LES NATIONS ALLIES APPORTENT AUJOURD'HUI LEUR ASSISTANCE A L'AR-MEE FRANÇAISE.

HIER, LA FRANCE—QUI SE BATTAIT ELLE AUSSI SUR PLUSIEURS FRONTS, APRES TROIS ANNEES DE LUTTE, AVEC PLUS DE DIX DE SES DEPARTEMENTS ENVAHIS. RESTAIT LE PILIER FONDAMENTAL DE LA RESISTANCE.

L'AVIATION FRANÇAISE, EXEMPLE CHOISI ENTRE TANT D'AUTRES A FOURNI A LA JEUNE AVIATION MILITAIRE AMERICAINE.

4.874 AVIONS

258 AVIONS (ONT ETE FOURNIS PAR L'ANGLETERRE)

LES ECOLES FRANÇAISES INSTRUISIRENT

1.750 PILOTES

1.500 OBSERVATEURS

328 BOMBARDIERS

LA JEUNE AVIATION AMERICAINE SUR L'EXEMPLE DE SA CELLULE INITIALE “L'ESCADRILLE LAFAYETTE” LA FAMEUSE 103 PUT ALORS SE BATTRE DE FACON SPLENDIDE,

753 AVIONS ENNEMIS

71 BALLONS

FURENT ABATTUS PAR ELLE.

CEPENDANT QUE SES PERTES NE S'ELEVERENT QU'A 357

RAPPORT DU PRESIDENT ROOSEVELT SUR LE “LEND-LEASE”

Le President Roosevelt a transmis au Congres un rapport sur les operations du “Lend-Lease” jusqu'au 31 juillet dernier.

L'assistance des Etats Unis a leurs Allies par l'intermediaire du “Lend-Lease” est representee par un total de pres de 14 milliard de dollars, depuis la creation du “Lend-Lease” jusqu'au 31 juillet dernier.

Dans une lettre accompagnant le rapport, le President Roosevelt declare:

“A l'exception des leaders fascistes responsables les peuples de l'Axe n'ont pas a craindre la reddition sans condition aux Nations Unies. J'ai dit que nous apporterons des vivres a ceux qui sont affames et des medicaments a ceux qui sont malades, dans les territoires liberes par les Nations Unies. Nous avons fait cela en Afrique du

Nord. Nous le faisons en Sicile. Nous continuerons a le faire dans d'autres territoires a mesure qu'ils seront liberes pour prevenir un effondrement economique et pour aider les peuples liberes a produire et a s'aider eux-memes. Nous fournirons ces produits civils necessaires pour aider nos operations militaires et aussi simplement a titre humanitaire.”

A propos du remboursement de l'aide “Lend-Lease” le President Roosevelt a declare:

“Le Congres, en votant puis en renouvelant le “Lend-Lease Act” a indique clairement que les Etats Unis ne voulaient pas que de nouvelles dettes de guerre compromettent la paix future. La victoire et une paix sûre constituent la seule monnaie avec laquelle nous pouvons etre rembourses.”

Margot—

Jeune Fille Francaise

"Pour des raisons que vous comprendrez les noms et lieux de ce recit sont volontairement faux."

Margot? Elle est grande et mince; C'est une jeune fille de France de la vieille France—Elle represente plusieurs siecle de tradition. Son frere est mort a 20 ans pour sa patrie. Elle n'a jamais cru a la defaite.

Elles sont legions les jeune filles francaise, qui telle Margot se sentent opprimees par l'occupation allemande, etrangees entre les Pyrenees, et l'Ocean, la Manche et la Mediterranee.

Les "Petites Oies Blanches"—comme on les appelait autrefois semblaient etre faites pour aller au bal avec un chaperon, se marier puis mener une vie fade et heureuse. La guerre a tout bouleverse, parents et fiances tues, amis prisonniers. Des Allemands partout pour vous dire sans cesse que vous avez ete vaincu, voila l'atmosphere dans la quelle les jeunes filles francaises de 20 ans entrent dans la vie.

Margot, ne veut plus de cela. L'occasion "inesperée" d'une jambe cassée l'envoie se reposer a Luchon. A peine retablie et boitant, elle visite toutes les fermes des environs et grace a la sympathie spontanée qui jaillit d'elle se fait des amis partout. Un soir elle croit avoir un bon chemin pour passer en Espagne mais son guide se perd, prend peur et la laisse a la frontiere. Elle entre chez un carabinier et quoique ne parlant pas un mot d'espagnol le force a la laisser passer et rentre épuisée par 10 heures de marche dans la neige avec sa jambe a peine remise, pour se coucher dans la paille du grenier.

Une patrouille allemande qui la cherche arrive chez le carabinier qui parvient a empêcher les soldats nazis de monter au grenier en leur offrant a boire. Le lendemain soir Margot pourra poursuivre son voyage, et arrive en Espagne pour y trouver d'autres refuges sûrs pour ses "clients." Pensant qu'un seul passage n'est pas suffisant elle traverse la frontiere avec trois guides différents par de nouveaux itineraires—tenant a les essayer elle-même "car dit-elle, —je ne peux pas envoyer des gens qui vont etre utiles a mon pays essayer de nouveaux



SOUS-LIEUTENANT
DE GRAMONT
CHARLES ANTOINE
PARIS.

Pilote d'autogyre pour l'observation des tirs d'artillerie pendant la guerre 1939-1940. A travaillé pendant deux années au "French National Railroads" à New-York.

Evadé de France.

passages quand moi je peux le faire a leur place."—Elle franchit donc 8 fois les Pyrenees avant de rentrer a Paris. Arrivée là, elle cherchera des recruteuses. Elle en trouvera trop.

Quatre, selectionnees dans des milieux différents. Quatre autres jeunes filles qui devront sans qu'on sans doute analyser tous les garçons qu'elles rencontrent, savoir ce qu'ils ont fait en 39/40, s'ils sont pilotes, etc. . . . et les mener pour une conversation appropriée, a leur confier qu'ils veulent partir. S'ils sont d'accord il recevront la visite d'une autre personne. Car pour passer, il faut de l'argent, quelques un l'ont, d'autres ne l'ont pas. Margot a tout prévu: 25% de plus pour ceux qui le peuvent, ce surplus paiera le passage des gens moins fortunes et un secours pourra etre envoyé a leur famille. Toutes les formalités terminées, le grand jour arrive, enfin, le depart. Rendez-vous dans un cafe, où vous retrouverez le caissier qui vous designe une autre personne, vous ne devez pas parler a cette dernière, vous ne saurez pas qui elle est, mais vous devez la suivre a et, vous poussant dans la foule elle vous glissera, les quelques mots indispensables: "Suivez moi et allez prendre un cafe a l'auberge du Cheval Blanc," "A 7 heures un grand homme avec une fleur dans la bouche viendra."

Arrivé au premier chemin de fer on sait qu'une personne, a la nuit tombante vous prendra en charge, et que la grande promenade commencera.

Pendant les deux premières heures de marche deux bicyclistes vont reconnaître les routes parcourues par les patrouilles ennemies, puis, c'est l'arrivée en pleine mon-

"LANGUE FRANCAISE

La presse canadienne réagit toujours aux moindres attaques contre la langue française.

Le quotidien "L'Ordre Social" a répondu, en ces termes, et de façon indirecte à l'idée récemment émise d'universaliser après guerre la langue anglaise.

"Il s'est créé dans les pays anglo-saxons l'idée fixe que le français est purement une langue artistique, esthétique, élevée, dont le but est d'exprimer les plus hauts sentiments du coeur et de l'âme. Donc, si le français est la langue des poètes et des savants, il est aussi la langue de tout cerveau humain capable de penser, et s'adapte parfaitement à tous les aspects de notre vie moderne—agriculture, commerce, industrie, armée, marine, communications, radio, mécanique. On oublie tout d'abord que la langue française contient les racines de tous les mots scientifiques comme ailleurs la presque totalité des mots appliqués aux sciences pratiques, à l'agriculture où à l'industrie. Pour vous en convaincre, lisez donc n'importe quel manuel technique et vous verrez combien tout cela est simple."

Oui, tout cela est si simple aux yeux de qui sait son français de façon tant soit peu substantielle. Notre langue est éminemment propre aux choses de l'usine, du comptoir et du bureau à cause même de ses hautes

... Toujours Vivante"

qualités de précision et de limpidité, d'ordre et de souplesse. Pour les mêmes raisons qui en ont fait la langue diplomatique dans tout l'univers, le français a un lexique assez riche et assez nuancé pour tenir tête à toute locution anglaise, un tour syntaxique assez souple pour offrir toute la brièveté qu'on attribue bien à tort uniquement à l'anglais. Et cela nous remet en mémoire la fameuse phrase anglaise: "Make wash day a play day" que des amis anglo-canadiens nous donnaient comme colle pour éprouver notre français. On nous faisait remarquer, en effet, qu'il est beaucoup plus long de dire: "Faites du jour de lavage un jour de récréation" alors qu'il est si aisé d'offrir une traduction aussi concise en disant tout simplement: "Faites du lavage un jeu."

En vérité, ce n'est pas l'outil qui fait défaut, mais la compétence de celui qui le manie. Que de reniements le train-train du commerce affiche-t-il envers la langue! On s'obstine à écrire "réduction" au lieu de "rabais," des "ventes d'écoulement" au lieu de "soldes," tout court. De "printed material," nous traduisons littéralement: "matériel imprimé" alors qu'on lit simplement "impressions" sur les journaux parisiens qui écrivent "rayon" au lieu de département, inutile de le rappeler. Et l'on viendra nous soutenir que le français est trop peu bref, trop peu lapidaire.

—Edouard Hains

tagne après 12 km. de marche, des contrebandiers vous accompagneront dorenavant; on change de pantalons pour les passages dans la "neige" et pendant sept heures on ira vers l'ouest. Pendant cette marche forcée on se demande comment une fille si frêle, comme Margot avec une jambe à peine utilisable a pu vaincre tous les obstacles? Seul l'amour de son pays a pu lui en donner le courage. Arrivé en Espagne dans une maison de contrebandiers, quelques heures de repos pour essayer de récupérer. . . . Puis, on voit Margot apparaître toujours avec son sourire moqueur inspectant les pieds de "Ses Garçons."

Suivant l'importance de la personne, elle sera envoyée soit à un endroit soit à un

autre mais rejoindra dans un temps minimum l'Afrique du Nord.

Je connais une personne qui passant par "Margot" a pris six jours pour aller de Paris à Casablanca.

Margot n'est qu'un exemple entre beaucoup. Si j'en ai parlé aujourd'hui c'est parce que je connais mieux ses activités que celles de ses semblables.

Et elles sont nombreuses, celles, qui tout en continuant à travailler transforment leur heures de repos ou de vacances en des heures consacrées à leur pays.

Puissent-elles avoir après la guerre la récompense de leur tâche obscure puisque volontairement secrète, et sublime puisque cachée.



LIEUTENANT
MELCHIOR

(COMMANDANT LA 1^{re}
ESCADRILLE)

Jean-Maurice. 28.

*Lorrain. Observateur
en avion blessé le 23
Février 1940 sur
"Mureaux 115" au
dessus du Rhin.*

*Expulsé de Moselle
par les Allemands en*

Septembre 1940 avec autorisation d'emporter 50 Kgs. de bagages et 2000 francs (soit 40 dollars).

*Evade de France. CROIX DE GUERRE AVEC
PALME.*

J'imagine que je vous rencontre, lecteur, aujourd'hui, que nous sommes en France, que nous avons beaucoup parlé, pour faire comme les autres de tout ce qui s'y passe, de triste et de passionnant, et qu'au bout de nos paroles vous m'avez avoué votre affreuse lassitude de vivre cette sénile existence de vaincu, de perdre votre jeune enthousiasme en de stériles discussions, et que vous rêvez éperdument de terres sans feldgrau, sans bottes qui martèlent le sol, le vôtre—de terres où combattre n'est pas trahir."—C'est bien, je vous comprends—je vais vous aider—laissez moi vous montrer le chemin : Le Dieu des songes me l'a décrit la nuit dernière—

Il faut d'abord dire adieu à mille choses sans les avertir, les laisser en sommeil pour un temps, ne rien prendre avec vous qui vous charge, le corps, l'esprit ou le cœur aller de votre pas tranquille, en pays Catalan, sans bagage et sans conspiration, prendre une bonne boussole ou un méchant contrebandier, et après un dernier repas de France, à la tombée de la nuit vous enfoncer dans la montagne. Vous marcherez longtemps, en trébuchant à tous vos pas, vous tomberez souvent dans la nuit noire sur les pierres dures, vous vous arrêterez pour écouter le silence des bois, pour boire le vin de votre gourde, et vous repartirez, harassé, las, mais bandé de désir, n'osant pas trop vous poser de questions sur ce que vous trouverez de l'autre côté....

L'aube approche, déjà vous descendez le

VOYAGE EN

long des précipices...un chemin...une route... des lumières dans l'immense plaine...c'est l'ESPAGNE. —Alors votre cœur battra! vous vous arrêterez, vous mettrez votre boussole dans votre poche ou vous direz adieu à ceux qui pour quinze ou vingt mille francs vous ont vendu le secret de leurs sentiers, il y a un tas de cailloux sur la route...asseyons nous...Qu'allons nous faire?

Nous sommes sur une vieille terre, riche d'un merveilleux passé d'art, de gloire, riche de sang, riche de lumières. Mais nous ne sommes pas des touristes, nous n'avons pas de papiers, nous fuyons, et la Phalange et la police de Franco sont les amis d'Hitler; ils veillent.

Marchons pourtant, descendons cette route en spirale, entrons dans ce joli petit village : C'est dimanche, il est sept heures, les femmes vont à la messe coiffées de leurs noires mantilles, leur gros livre sous le bras, elles se dépêchent, se dépêchent.... Dieu a tant à leur pardonner cette semaine—

J'en arrête une au hasard—"Donde esta la cafeteria, por favor?" Où est l'auberge, s'il vous plaît? Nous mourons d'envie d'un café brûlant, d'un hôtel.

—"Aqui, Senor"—(Ici, Monsieur), et elle nous montre du doigt une porte close, devant laquelle nous attendons-pas longtemps d'ailleurs, car les langues marchent bon train en Espagne, et toute délation intéressant la police est payée comptant— Nous voyons arriver un splendide guardia civil en bicorne et cape, tout de vert habillé et qui se frotte les mains—Est-ce à cause du froid, ou de sa joie de voir des victimes aussi faciles? Peut-être ne se pose-t-il pas la question; il pousse la porte de "l'officina," (le bureau) si aimablement désigné à nous tout à l'heure comme flit l'auberge, et nous prie à entrer : C'est un charmant garçon, fringant, jovial, hilare, et qui vous met de suite en confiance, mais il n'a pas oublié de nous fouiller courtoisement et de nous dépouiller de notre argent français et espagnol, de nos photographies, et de nos couteaux?

ESPAGNE

—“Demain, je vous conduirai au consulat de Barcelone. Ne vous inquiétez pas. Pour l'instant, vous êtes fatigués, allez vous reposer à l'hôtel qui est en face.”

C'est une joie pour nous très grande, et nous pensons une fois de plus qu'on a conté des histoires en France en nous disant du mal des Espagnols.

La cuisine Catalane est succulente, le vin nous réchauffe et les lits d'un blanc frais préparés par une hôtesse souriante sont d'une mollesse exquise. Qu'importe demain?...

Le réveil est pénible le lundi matin, nous montons en pleine nuit dans un autocar campagnard, flanqués de deux gardes en armes, un peu moins confiants que la veille; nous sentons monter en nous la fade odeur de la réalité.

La campagne se réveille, s'étire, les coqs chantent, la vieille voiture avance en soufflant sur une route cahoteuse, traverse de jolis villages puis s'arrête à F. . . . chef lieu de canton.

Le car se vide, les gens s'ébrouent c'est jour de marché; nous sommes dans la rue, les gardes ont toujours le sourire et nous convient à entrer dans un café où nous dégustons un délicieux chocolat au lait et des croissants. Le mirage continue....Attendons pourtant, nous voici en colonne avec d'autres réfugiés, et nous entrons à la “Polizia Armada” (Police armée) dans une salle commune grouillante de monde, sale et triste à mourir....Interrogatoire, empreintes digitales, photographies sous tous les angles; on nous conduit chez le juge de paix où nous avons à répondre de deux méfaits : passage clandestin de la frontière, et introduction de devises étrangères en territoire espagnol. Le magistrat tout en bienveillance et compréhension nous promet de la prison pour le premier délit et nous acquitte pour le second; il a déjà tout notre argent, mais il est évident qu'il désire autre chose car son regard s'attarde pesamment sur notre main, “vous avez une bien jolie montre, voulez vous me la vendre?”

—“Non, bien-sûr, c'est un souvenir.” Il n'insiste pas pour l'instant car il sait que quelques jours après il reviendra nous voir en prison, que nous aurons faim à nous tordre le ventre et qu'il aura notre montre pour quelque argent.

Il y a beaucoup de Français avec nous; les formalités sont accomplies; désormais nous sommes fichés et notre nom se promène sous notre image dans toutes les villes de la Péninsule; la nuit tombe, huit heures, neuf heures, dix heures, un immense policeman aux épaules carrées s'avance vers nous, un geste, un cri : “Venga,” (Allez!) et nous nous retrouvons en rangs dans la ville en lumières, nous regardons ce peuple nocturne se promener sous les étoiles, les jolies filles aux cheveux bleu-noirs sourire à la nuit qui tombe, à la nuit qu'elles attendent depuis le matin. Oh, laissez-moi, mon Dieu, quitter cette sinistre colonne qui s'enfonce dans les ténèbres, et dire à ces filles que je les trouve belles éperdument.

Nous avons quitté la ville, les faubourgs; nos lèvres plaisaient encore...elles ont tellement l'habitude de faire des mots sans nous consulter—un grand bâtiment sombre se devine au loin, au bord de la route, grandit, s'enfle, se précise : c'est la “Prision celular de Partido” (prison cellulaire du département). Oh, lecteur excusez moi, le chemin sur lequel je vous guide passe par ici, patience!—

(A Suivre)

BANDITS CALABRAIS . . . PAS MORTS

ou

AL CAPONE . . . BATTU AUX POINTS

Un groupe Italien qui avait déjà commencé à imiter la monnaie Américaine d'occupation des son apparition, a été emprisonné et jugé.

Cette région depuis de nombreuses années donne les contrefacteurs les plus habiles du monde et la rapidité avec laquelle ils ont repris leur travail, indique que la guerre n'a pas réussi à diminuer leur talent.

(Extrait d'une dépêche A.P. de E. KENNEDY 17 Septembre—Avec les Armées ALLIÉES en Italie.—Débarquement des Commandos FRANÇAIS en Corse et consolidation des positions Alliées à SALERNE.)

Aux heures les plus tragiques de la grande bataille aerienne d'Angleterre, où les flammes de l'enfer soufflaient sur Londres, un jeune officier anglais, capitaine de 23 années, dont le corps n'était plus qu'une seule plaie enveloppée dans un seul pansement endurait stoiquement un long et douloureux martyr dans un hopital de la France non occupée.

C'était le Flight Lieutenant William Simpson. Des que je pus tenir sur mes jambes je me rendis aupres de lui. J'obeissais bien plus alors à la solidarite naturelle qui unit les gens d'un même metier ayant echappe aux même risques qu'à une sympathie spontanée pour cet Anglais que j'associais malgré moi et injustement aux responsables des malheurs de la patrie : je cuvais encore une sourde rancœur contre les escadrille anglo-canadiennes qui dans la carence generale et le chaos de juin 1940 nous avaient fait tragiquement défaut bien que faisant formellement partie du dispositif d'accompagnement et de protection de mon Groupe Aerien d'Observation engage au dessus de la Champagne.

Dans la chambre ou l'on me fit entrer regnait une indicible et suffocante odeur de pourriture et de charogne. A l'extremite d'un lit gonfle par des cerceaux de soulagement, posée a plat, je devinais la tete du Capitaine. Sous une gaze transparente qui defendait contre les mouches un visage ecarlate entierement passe au mercurochrome, un seul oeil d'un bleu tres pale, prive de paupiere s'exorbitait au dessus d'un nez sans narine et d'une bouche sans levre autour desquels se creusaient des sillons remplis de pus.

Quelques semaines plus tard le Capitaine Simpson allait devenir mon voisin de chambre.

Je quittais l'hopital en janvier 1941, emportant le souvenir d'un heros tranquille, brise par l'effort quotidien mais soutenu par une indomptable volonte de vaincre le mal.

A tous le Capitaine Simpson imposait une prestigieuse image de son pays qui forçait l'admiration, dans l'atmosphere desesperée et froide du premier hiver d'esclavage.

"Un de nos pilote est sauf" tel est le titre que le Capitaine Simpson (aujourd'hui Squadron Leader) a donne a son temoignage.

Le Squadron Leader Parle de l



LIEUTENANT
FAUGERAS
COMMANDANT LA
TROISIEME
ESCADRILLE
JACQUES JOSEPH
GIRONDIN.

*Observateur en avion.
Chef de bord. Blessé
le 8 juin 1940 sur
"Potez 63/11" au nord
de REIMS licencié en*

*droit. Évadé de France CROIX DE GUERRE
AVEC ETOILE ET PALME.*

J'ai lu avec une emotion bien explicable ces pages ardentes dictees par cet homme aujourd'hui miraculeusement ressuscité.

Depart du Squadron 12 pour le front francais au debut des hostilites, atmosphere des cantonnements du rude hiver 39, permissions sur la Cote d'Azur et en Ecosse, manoeuvres a Perpignan la Salanque, recit quotidien de la vie d'escadrille durant la "drôle de guerre," "pendant la quelle,"—écrit-il—"les Allies prétendaient battre l'Allemagne, sans lutte par la seule combinaison de la ligne Maginot, du blocus naval et des tracts lances par avion"—Telles sont les premieres images du livre. Mais il ne debute veritablement qu'avec le compte-rendu de la mission executée aux premiers jours de la grande attaque allemande du 10 mai 1940 sur le bombardier moyen "Failey-Battle"—V for VICTOR.

Descendu en Belgique et sauve du feu par l'intervention de ses deux co-equipiers, le Capitaine Simpson va se trouver des lors associé intimement au drame francais pendant encore 18 longs mois.

Au fur et a mesure de l'effondrement du front il est évacué de Verdun sur Barle-Duc, de Chalons sur Saone, vers Paray le Monial pour arriver enfin a l'hopital complémentaire de l'Ecole Superieure de Filles de Roanne.

nder W. Simpson

La France

Deposition d'une psychologie aigue, les pages du Capitaine sont a la fois impitoyables de verite, sans faiblesse et pourtant aucun Francais ne pourrait s'en formaliser. Car des defaillances notees, des critiques adressees se degage avec peut-etre plus de force une plaidoirie touchante qui n'en paraitra encore que plus valable parce que plus objective en faveur de la France. Il note, en particulier:

"Cela aurait ete une bonne chose pour ces anglais parmi les moins bien informes et les plus bavards qui adorent critiquer depuis l'abandon de la lutte par la France la lachete et le manque de courage des francais que d'avoir pu constater de quelle facon les soldats francais ont supporte sans defaillance les rudes traitements de leurs medecins et de leurs infirmieres."

Et au milieu de son martyr, le Capitaine Simpson n'a qu'une idee.

—"Je pensais que c'était mon devoir d'essayer de comprendre ces francais, et plus tard ayant retrouve l'Angleterre pouvoir me faire le champion de leur cause et faire quelque chose pour la renaissance de la France."

Revenant peu a peu a la vie, il constate "Personne, jamais ne m'a fait sentir que j'étais etranger au pays. Je ne pouvais m'empêcher de reflechir qu'en Angleterre ou nous semblons n'avoir du temps a perdre que pour nous-memes, un Francais dans mon cas aurait ete a cet egard dans une situation bien differente."

J'ai ete le temoin, en effet, d'un afflux constant de visiteurs et de visiteuses venus chaque jour pour voir le Capitaine Simpson, portant des cadeaux de toutes sortes, organisant son Noel, l'entourant de mille prevenances. Et pourquoi, ne pas le dire, fantaisiste et genereux peuple francais, tu oubliais tes propres soldats qui restaient presque seuls, abandonnes a eux memes, et dont les plus a plaindre originaires de zone occupee ou interdite recevaient moins souvent des nouvelles des leurs dans leur

propre pays que cet officier anglais en exil force.

J'avais ouvert avec prevention et inquietude "Un de nos pilotes est sauf" me rappelant les souffrances physiques et morales de son auteur.

"Ce livre a l'intention de vous apporter un message d'espoir"—"Ceux d'entre vous qui aiment la France et tout ce qu'elle represente contiennent avec peine leur impatience de la voir un jour liberee."

"Et ce jour va se lever surement,"—le Capitaine Simpson ajoute:

—"Un jour peut-etre sera-t-il possible d'ecrire la veridique histoire du peuple francais, pendant cette guerre. Elle montrera alors des exemples de courage personnel qui surprendront nos critiqueurs anglais."—Telle est la conclusion du livre.

Quelle emotion que de rapprocher pour moi ces deux dates: octobre 1940—octobre 1943—separees par trois annees d'angoisse et d'attente.

Octobre 1940, deux aviateurs l'un anglais, l'autre francais meditent ensemble sur le sort de leurs patries, si proches de l'abime et de la ruine definitive.

Octobre 1943, l'un a rejoint la R.A.F., l'autre l'Armee de l'Air.

Vous seul peut-etre William Simpson pouviez justifier devant le public anglais et le public americain ce long delai pendant lequel l'opprobret et l'infamie ont ete accumulees sur les drapeaux francais.

Je me rappelle maintenant votre corps dechiquete et votre face atroce. Je sais votre resurrection et c'est pourquoi—parce que vous même en apportez un nouveau temoignage—je crois a la resurrection prochaine de ma patrie qui s'honore de trouver pour amis de purs et simples heros tels que vous.

Jadis, vous attendiez la nuit la plus profonde pour laisser jaillir vos sanglots et au petit matin quand notre infirmiere Made-moiselle Chenille (comme vous l'appellez) venait vous apporter le cafe ersatz et le morceau de pain noir, quand le petit infirmier indochinois silencieusement ouvrait nos volets, vous nous rappreniez a nouveau et sans rien dire, l'ESPOIR.

Desormais pour vous il n'y aura plus de sanglots. Il n'y a plus que le jour et pour nous tous, il y a deja bien plus que l'Espoir.

Un des Plus Beaux Faits d'Armes de l'Aviation Americaine



ASPIRANT
POISSON

ROBERT PIERRE. 25

PARIS.

*Licencie en droit
Université de Dijon.
Avocat stagiaire a la
cour d'appel de RABAT
(MAROC)*

Ce fut pour nous une heureuse surprise que la nouvelle du raid audacieux de 16 B.25 sur TOKIO execute le 4 Avril 1942. Nous ressentimes nous aussi le fremissement d'allegresse qui anima les Americains. Cependant le communique, pour des raisons d'interet superieur, etait bref. Plus d'un an apres, des precisions furent donnees sur cet exploit et il nous a paru interessant de les rappeler dans ces quelques lignes.

Le raid fut prepare pendant de longs mois avec un soin minutieux et dans le plus grand secret. Il avait ete convenu que les bombardiers qui participeraient a l'action, seraient transportes sur un porte-avions jusqu'a une distance d'environ 400 miles de TOKIO. Une des premieres difficultes rencontrees, fut le court espace dont disposeraient les appareils pour decoller du porte-avions. Cette mise au point exigea des semaines d'entrainement. Chaque equipage, a qui un objectif bien determine avait ete assigne, mit un soin particulier a l'etude de la topographie des lieux qu'il devait survoler. Ces objectifs etaient au nombre de cinq TOKIO, YOKOHAMA, NAGOYA, KOBE, OSAKA, tous exclusivement militaires.

L'execution du raid eut lieu le 4 Avril. Seize bombardiers medium B.25 y participerent sous le commandement du General Doolittle, alors lieutenant-colonel dont le nom prestigieux reste attache a cet exploit sans precedent. On avait decide de faire decoller les appareils le soir : le bombarde-

ment du Japon eut lieu de nuit et les equipages seraient arrives en Chine au petit jour. Ce projet fut contrecarre par la rencontre malheureuse d'un patrouilleur japonais qui fut evite de justesse. Craignant malgre tout que l'entreprise ne soit eventee et par la-meme compromise, le General Doolittle decida d'avancer l'heure du depart. Les seize B.25 decollerent donc du porte-avion "HORNET" sans aucun accident, celui du General Doolittle le premier a 8h 20. Les equipages n'eurent aucune difficulte a atteindre la cote japonaise. L'effet de surprise fut total et facilita grandement le succes de l'entreprise. Volant en raze-mottes pour derouter l'ennemi, les bombardiers rencontrerent une D.C.A. prise au depourvu et tout a fait inefficace. Un certain nombre de chasseurs nippons prirent l'air, leur action fut absolument nulle. Plusieurs d'entre eux furent abattus. Les bombardiers qui s'etaient divises en cinq groupes correspondant aux cinq objectifs, purent en toute tranquillite faire leurs visees : des explosions terribles, des colonnes de fumee et des flammes gigantesques marquerent leur passage, sur les usines de guerre d'armement, de munitions, et sur les chantiers navals de Tokio, Yokohama, Nagoya, Kobe, Osaka.

La partie la plus delicate du raid commença alors. La mission etant accomplie, la consigne etait de rejoindre la Chine. Mais la nuit tombait deja. Les reservoirs d'essence diminuaient dangeureusement, un orage dispersa les appareils. Quelques uns se poserent en territoire chinois occupe, d'autres sombrerent en mer, en en particulier atterrit pres de Vladivostok. La plupart firent des atterrissages de fortune en Chine amie. La vie des equipages tombes aux mains des "Japs" et qui reussirent a s'echapper releve du roman d'aventures. Helas, plusieurs d'entre eux furent ramenes au Japon ou ils endurerent des traitements qui ont fait fremir le monde entier. A l'epoque ou parut le communique detaille (4-23-43), 55 des 80 participants du raid etaient



NOUVELLES DE FRANCAIS

Sous le titre "VIVE LA FRANCE AT FORT BENNING" l'auteur du celebre "TOVARITCH" et de tant d'autres pieces a succes, Jacques DEVAL, donne ses impressions d'Eleve Officier, dans le n° de septembre de la revue "VOGUE."

Pendant deux mois, il a travaille pour obtenir a la fin de son stage, un magnifique diplome, qui en "lettres gothiques"—ecrit-il lui-meme—le sacre specialiste en . . . "Infantry weapons and Minor tactics."

JACQUES PAGES, dessinateur attitre du grand magazine de mode, accompagne l'article de savoureux croquis.

JACQUES DEVAL ET JACQUES PAGES sont tous deux des Anciens Combattants de 1914-18 et de 1939-40. Ils ont rejoint l'A.F.N.

Prochainement une nouvelle piece de JACQUES DEVAL sera jouee simultanement a NEW YORK et a ALGER : "POURQUOI PAS SYLVIE?"

Le meme article nous apprend que quelques mois auparavant, 2.800 soldats francais ont suivi un entrainement complet a FORT DIX (New Jersey).

PAUL DE FORGES connu par ses voyages aériens descendu en decembre 1939, blessé et prisonnier en Allemagne. A rejoint la France en au printemps 1942. Parvenu en A.F.N. au debut de cette année il a ete affecte au groupe "Normandie" sur le front D'U.R.SS—

EVE CURIE a regagné l'Angleterre pour rejoindre une unité feminine francaise a Londres.

LE PROFESSEUR LAUGIER nommé recteur de l'Université d'Alger a rejoint son poste.

ANTOINE DE ST EXUPERY a été promu au grade de commandant le 1° Juillet 1943. Il reste affecté au groupe de reconnaissance 1/33—

sains et saufs. en Amerique ou sur un terrain d'operations.

Nous ne parlerons pas de l'utilite du raid. L'effet moral fut certainement immense : On pense aussi que les Japonais, immobiliserent pour la defense de leur territoire, une importante partie de leurs forces aeri-

ennes et navales. Quoi qu'il en soit, les equipages qui participerent a ce raid ont droit a toute notre admiration. Par leur valeur professionnelle hors de pair, leur mepris complet du danger, leur allant irresistible, ils ont ecrit la une des plus belles pages de l'aviation americaine.



SOUS-LIEUTENANT
GEHANT

PAUL JUST. 25.
(*Franche-comté*)

Scolastique

PERE BLANC (*catholique*) MISSIONNAIRE
D'AFRIQUE.

Observateur en aviation.

PLUS HAUT

"L'homme a des ailes qu'il ignore. Mais il faut que toute voie terrestre lui manque, que sa seule chance d'évasion palpite au ciel qu'il n'ait le choix qu'entre le vol et la mort—pour qu'il se souvienne de ses ailes, pour que l'instinct du vol, le pressentiment du ciel, s'éveillent en lui."

—Gustave Thibon *Echelle de Jacob*

Les voies terrestres sont trop souvent les nôtres, nous avons beaucoup de difficultés à découvrir et à suivre la voie du Christ, toute simple pourtant comme il l'a parcourue, mais aussi toute jonchée de menus héroïsmes et de constants renoncements.

C'est une voie qui monte, une voie limpide et éthérée, une voie qui est particulièrement faite pour nous : aviateurs et Français. En effet :

Aviateurs 1—nos vols ne nous font-ils pas oublier les petites choses, les banalités ennuyeuses de la vie quotidienne.

—N'apprécions-nous pas mieux, parce que replacées dans un ensemble, les choses qui nous impressionnent à terre. Notre vue est moins bornée, notre coup d'oeil moins relatif : il est plus juste.

Le Christ demande aussi que son disciple s'élève au dessus des choses de la terre pour bien les juger, qu'il s'en dégage un moment et qu'il les domine. Après seulement il pourra les retrouver et se comporter avec elles selon la vérité. —Qu'est-ce que cette élévation sinon la prière, la méditation quotidienne qui doivent progressivement changer nos vues terre à terre et incomplètes en celles lumineuses et vraies de Dieu?

"JE SUIS LA VOIE, LA VERITE, LA VIE."

2—Peut-être que dans quelques mois, aux jours de combat notre vie se terminera entre ciel et terre. Comme nous voudrions alors que notre corps seul retombe sur la terre, parce qu'il est de terre et qu'il aura cessé de servir, tandis que notre âme n'aurait qu'à continuer sa montée, son vol vers son Créateur, son terme, celui à la ressemblance duquel elle a été faite, étant connaissance et amour.

"JE SUIS LA VERITE ET LA VIE."

Français—1—Les voies terrestres sont des voies faciles, alléchantes, pleines d'illusions berceuses. La voie du Christ, elle, est souvent dure, rebutante, mais elle est vraie. "Celui qui veut venir après moi, qu'il prenne sa croix et qu'il me suive." La France toute entière, dans ses membres prisonniers, affamés, désolés par la mort, les bombardements et les séparations imposées de ses membres, déshonorés et abaissés jusqu'à être forcé de travailler contre elle même; notre France actuelle est sur les pas de Jésus.

C'est ainsi que dans les desseins de Dieu, le sacrifice a toujours été requis pour préparer la gloire de la résurrection. C'est se que le Voyageur inconnu expliquait le lendemain de sa Résurrection aux Disciples abattus qui se retiraient vers Emmaüs : "Esprits lents à croire à tout ce que les Prophètes ont annoncé : ne fallait-il pas que le Christ souffrit ainsi pour entrer dans sa gloire." Et voilà justement l'excellence de la souffrance humaine divinement supportée : c'est qu'elle conduit à la gloire du Ciel.

Parce que nous avons la chance de ne pas être pris personnellement dans l'immense faisceau de ces désolations et de ces misères, voudrions-nous prendre une voie différente de celle suivie par notre Pays? Nous désolidariser maintenant serait nous exposer à manquer aussi d'avoir part à sa résurrection glorieuse.

La France est non seulement sur les pas de Jésus, elle a toujours été la première nation à sa suite—

C'est la patrie des saints les plus nombreux, les plus universellement invoqués, François de Sales, Thérèse de Lisieux, Bernadette, C'est la patrie de Jeanne d'Arc rachetée par son sacrifice.

C'est la patrie de toujours nombreux missionnaires dont l'abnégation et le courage surnaturel font l'admiration du monde entier.

C'est la patrie des premiers missionnaires et sanctificateurs de ces terres du Nouveau Monde.

C'est le pays que bénissait si affectueusement le Pape Pie XI dans "ses chers Fils de l'Action catholique," les premiers Jocistes et Jacistes.

Pour nous enfin qui sommes loin d'elle, la France ce sont nos clochers de villages avec les tintements des Angelus; ce sont

nos églises, nos cathédrales, bijoux ou reliques; ce sont les croix au coin des routes (la paroisse de Faucogney, Haute-Saône, en compte 65 à elle seule); ce sont les calvaires bretons, les myriades de lieux de pèlerinage ..., c'est Lourdes, Lisieux.

La France est à Dieu : nous devons nous préparer à la lui offrir, délivrée, plus belle, plus fidèle, plus aimante. C'est par son chef, le Christ, et sa Mère, Reine de France, qu'elle rayonne à l'extérieur et qu'elle reste pour nous le pays de nos rêves et de tout notre cœur.

"Celui qui marche avec moi ne marche pas dans les ténèbres."



Cathédrale d'Amiens

PETIT CALENDRIER DU MOIS

3 Octobre — Ste Thérèse de l'Enfant Jésus—Née en 1873 à Alençon. Carmélite à Lisieux. Morte en 1897. Quoique toute sa vie se soit passée dans sa famille et dans les humbles occupations du cloître, sa sainteté ne tarda pas à être connue en France et dans le monde entier. Le Pape Pie XI en a fait l'étoile de son Pontificat, il l'a donnée comme patronne à toutes les missions catholiques du monde, et a recommandé à tous l'attention à son message de confiance et d'abandon total comme celui d'un enfant, entre les mains de Dieu.

"Ma mission est de faire aimer le Bon Dieu comme je l'aime, de donner ma petite vie aux âmes."

"Pour approcher de Jésus, il faut être si petit. . . . Le Bon Dieu n'a pas besoin de nos oeuvres éclatantes, ni de nos belles pensées. S'il veut des conceptions sublimes, n'a-t-il pas ses anges dont la science surpasse infiniment celle des plus grands gens du monde. Ce n'est ni l'esprit, ni les talents que Dieu vient chercher ici bas.

7 Octobre—Saint Rosaire—Fête établie pour remercier la Ste Vierge d'avoir délivré la Chrétienté du danger d'invasion turque et musulmane par la victoire navale de Lépante, le 7 octobre 1571.

Le Rosaire est la prière que la Ste Vierge préfère : elle lui rappelle les mystères bénis de notre Rédemption auxquels elle a été mêlée, depuis son annonce jusqu'à son couronnement au ciel.

Pour nous, Français, c'est de plus la prière, qu'on répète sans fin à Lourdes, nuit et jour, solitaire ou en public, c'est la prière que nous récitons entrecoupée du chant magnifique de l'Ave Maria

I

Vierge notre Mère,
Qu'on fête en tous lieux
Reine de la terre
Et Reine des Cieux

II

Les jours de bataille
Lorsque sur nos fronts
Gronde la mitraille
Nous vous implorons

III

Qu'aux foyers en peine
Où l'on s'aime tant,
Votre main ramène
Tous ceux qu'on attend!

31 Octobre—Fête du Christ-Roi—La fête du Christ Roi a été récemment instituée pour célébrer la souveraine dignité du Christ homme et Dieu sur toutes choses. N'est-elle pas très opportune en cette période où l'exaltation et l'asservissement de la personne humaine semble ? un sommet ? Où on ne sait parfois plus à quelle autorité recourir pour tenir tête au mal et aux doctrines fausses. Le Christ, s'offre à nous sous un nouvel aspect, correspondant à nos besoins profonds : Il veut établir son règne de grâce et de sainteté, un règne de justice, d'amour et de paix" (Préface de la messe du jour.) C'est ce règne splendide que nous appelons de toutes nos forces quand nous crions "notre Père, que votre règne arrive, que votre volonté soit faite. . ."

1 Novembre—Fête de la Toussaint—

2 Novembre—Fête des Morts—C'est à l'occasion de ces fêtes que nous pouvons, dans la prière, retrouver nos absents : ceux de notre famille, dont nous portons les noms et qui ont vécu parfois uniquement pour nous, pour nous élever, nous instruire, contribuer à nous rendre des hommes. Tous, ils continuent à nous aimer. Enrichis de l'expérience unique : le passage dans l'Autre, ils savent ce dont nous avons besoin pour mériter des les rejoindre. Car la pensée de la mort, loin de nous déprimer, doit nous aider à vivre sur la voie droite, donc allégrement, joyeusement.

Pensons aux victimes de la guerre : aux familles frappées dans les bombardements, aux soldats, aux équipages d'avions, aux multiples otages. La modalité de leur sacrifice varie ; mais ce qui est commun à tous, c'est l'amour de leur Patrie.

"Il n'y a pas de plus grande preuve d'amour que de donner sa vie pour ceux qu'on aime."

11 Novembre—Anniversaire de l'Armistice 1918—En France et dans les territoires occupés, la Gestapo va redoubler de vigilance car trop de fleurs sont déposées devant les monuments aux morts, avec des petites cartes significatives. Comme chaque année, il y aura des arrestations et des emprisonnements. Comment fêterons-nous l'Armistice ?



Accoudé au balcon de ma chambre à l'hôtel Transatlantique de Biskra je me suis laissé prendre tout entier par la douceur de cette soirée printanière dans le Sud Algérien.

Presque à perte de vue s'étend sous mes yeux le tapis mouvant de l'oasis. Les palmiers majestueux agitent avec nonchalance leurs grands éventails, aux derniers souffles de la brise. Les rayons obliques du couchant jettent sur cet ensemble leurs teintes irréelles. Dans le fond du tableau, le Djebel Aures orne son imposante masse de ces mauves et de ces rouges si doux et si lumineux dont sait, à l'occasion se parer le seuil du grand Désert.

Des coups frappés à ma porte coupent net ma rêverie : Mon camarade le Lt D... vient d'entrer.

— "Tu connais l'objectif pour ce soir?"—

— "Non"—

— "Je viens de l'apprendre incidemment. N'en parle pas encore, ce n'est pas officiel. Il s'agit de l'aérodrome de La Marsa, près de TUNIS."—

— "D.C.A. dans le secteur?"—

— "Oh! Mon Vieux je n'ai jeté qu'un coup d'oeil à la carte de la salle de renseignements. Toute la région de Bizerte et de Tunis en est noire. Voyant cela, je n'ai pas approfondi. J'ai mieux aimé m'en aller."—

— "De la chasse de nuit signalée?"—

— "Pas que je sache. Enfin nous aurons toutes précisions tout à l'heure à la réunion des équipages."—

— "Diner à six heures, comme d'habitude?"—

— "Comme d'habitude."—

— "Si tu veux, profitons du temps qui nous reste pour étudier sur la carte l'itinéraire."—

Deux heures plus tard les équipages réunis, l'annonce faite par mon camarade se trouve confirmée; l'objectif assigné est bien l'aérodrome de La Marsa signalé par des renseignements alliés comme largement occupé par l'aviation ennemie.

Le Capitaine S... mon chef d'escadrille dont je vais être, ce soir, le navigateur se trouve à mes côtés lorsque l'ordre officiel nous est lu. Je l'entends murmurer—"Au poil, intéressant"—

Rien n'est plus précis qu'une opération de bombardement de nuit. Aucune place n'est laissée à la fantaisie de chacun. Non seulement, l'heure du décollage mais l'altitude, l'itinéraire l'heure de passage sur l'objectif sont l'objet d'ordres soigneusement étudiés. Tout commandant d'avion doit faire l'impossible pour se conformer à ces prescriptions.

C'est qu'en effet, chaque équipage, et même chaque groupe ne constitue qu'un rouage de tout le mécanisme : De nombreuses unités aériennes peuvent être engagées dans la même opération.

C'est le cas, ce soir.

Nous savons que notre formation entre dans un plan d'ensemble. Avant nous, après nous, des bombardiers alliés survoleront le même objectif, accomplissant la même mission.

— "Prends note. . . . Prends note"—ne cesse de me répéter le Capitaine S... — comme les ordres de détail concernant la

route à suivre les points à survoler ou à éviter, etc. . . . nous sont donnés.

Vient l'étude de la météo—"Pas fameux . . . Pas brillant . . ."—Ensemble plusieurs camarades les yeux sur la feuille contenant les derniers renseignements ainsi que les prévisions pour la nuit ont exprimé leur opinion. Des orages importants nous séparent de la région côtière tunisienne. Leur altitude, leurs contours sont mal connus car ils surplombent le territoire ennemi.

En quelques instants, la salle de réunion est devenue une ruche bourdonnante. Les commandants d'avion discutent entre eux des meilleures dispositions à prendre pour exécuter les ordres. D'aucuns donnent, déjà à leur pilote ou à leur radio des instructions pour le voyage.

Soudain, au brouhaha succède un silence relatif, l'officier d'état major qui nous a transmis les ordres fait signe qu'il désire à nouveau prendre la parole.

"Il me faut souligner l'importance qui s'attache à la mission que vous allez accomplir. Depuis douze heures, les alliés ont lancé sur le front tunisien, l'attaque qui doit être décisive. Ils se heurtent à une résistance opiniâtre qui, prend en particulier la forme d'une forte opposition aérienne. Le commandement allié demande que l'effort maximum soit fait pour l'aider à surmonter cette opposition. Vos commandants de groupe ont reçu l'ordre d'avoir à mettre en ligne la totalité des appareils disponibles. A vous de faire en sorte que cet effort atteigne son but."

Sans commentaire, chacun, se remet au travail interrompu. Tous ont compris que l'occasion s'offre pour l'aviation française d'Afrique de raviver l'éclat de son prestige terni par la défaite.

Assis à l'écart, je calcule avec soin les éléments de ma navigation, me réservant d'étudier en dernier lieu la carte de la D. C.A. adverse établie selon les derniers renseignements des deuxièmes bureaux alliés.

Au-dessus de l'aérodrome, le temps est merveilleusement clair. D'innombrables étoiles brillent dans le ciel pur du Sud Algérien une lune, de couleur orangée affleure l'horizon.

Trente minutes encore avant l'heure assignée à notre appareil pour le décollage. Tandis que le Capitaine S. . . se rend auprès de chacun des avions de l'escadrille

et veille aux préparatifs, je monte à bord et inspecte rapidement mon appareil. Les bombes ont été chargées. Trois projectiles de cinq cents kilos et de nombreuses bombes incendiaires. C'est là, une bonne charge pour notre vieux LIORE 45 fatigué par un long service et pour ses moteurs privés depuis de longs mois de toute pièce de rechange.

Les armes de défense sont approvisionnées. Tout paraît en bon ordre. Voici d'ailleurs le mitrailleur et le radio qui engoncent dans leurs effets de vol viennent rejoindre leur poste.

Un bref salut s'échange.

"Vous avez les indicatifs pour la nuit?"

"OUI, Mon Lieutenant"

"Nous pourrions avoir besoin de relevements, le temps n'est pas merveilleux sur le parcours"

Je m'assois à ma place de navigateur bombardier. J'affiche sur mon appareil de visée les éléments déjà connus du bombardement à accomplir, vérifie l'éclairage du compas, la présence de toutes les cartes nécessaires.

L'heure du départ est maintenant proche. Le Capitaine S. . . monte au poste de pilotage et, tout en assujettissant son casque et le micro du téléphone de bord s'enquiert;

"Tu as vérifié le tableau de bombardement?"

"C'est fait"

"Donne-moi dès maintenant le cap à prendre au départ"

"Je l'inscris sur ce papier, le voici"

"Bon"

Un signal convenu de ma lampe électrique donne aux mécaniciens qui l'attendent, l'ordre de mise en route.

Le démarreur siffle. Et, en quelques instants les deux moteurs sont en marche, remplissant la carlingue de leur ronflement.

On ne s'entend plus désormais que par la voix lointaine et parfois un peu coupée du téléphone de bord.

Notre tour de départ est arrivé. Nous roulons dans la nuit, environnés par les feux rouges du balisage. Je transmets en Morse l'indicatif de l'avion. Le chef de piste répond

Nous pouvons décoller. Un coup d'oeil

dans la montre de bord dont le cadran lumineux brille en face de moi. L'horaire est respecté.

— "Prêt?" — s'enquiert le Capitaine S. . .

— "Prêt, en route" —

Des flammes rouges sortent par les tubes d'échappement des deux moteurs lances à plein régime. Les lampes du balisage défilent à nos côtés. Les cahots du sol cessent soudain : La mission commence — les difficultés aussi.

— L'avion s'élève lourdement. Les moteurs peinent. L'air tiède de cette soirée refroidit mal les cylindres. Soudain, le moteur droit se met à vibrer violemment, la carlingue toute entière tremble, au point que je distingue à peine les divisions sur le cadran du compas.

— "Il y aurait lieu de réduire un peu à droite" — Ne puis-je m'empêcher de conseiller au Capitaine.

— "Pas possible, on ne grimpe déjà presque pas."

De longues minutes passent. Nous prenons peu d'altitude. La situation ne peut se prolonger.

— "Ramène-moi vers le terrain" —

Le Capitaine pense-t-il la mission impossible? Je lui donne la direction. Les feux du terrain apparaissent devant nous. Coup d'oeil à l'altimètre : 1.100 mètres. En pres d'un quart d'heure : c'est tout ce que l'appareil a pu gagner. Et ce moteur qui vibre toujours. . . Les mots entendus tout à l'heure bourdonnent toujours à mes oreilles : "Effort maximum. . ."

Le Capitaine a réduit légèrement les deux moteurs. L'avion cesse de monter et les vibrations diminuent notablement.

— "Quel cap au compas?"

— "Pour? . . ."

— "Pour l'objectif, voyons. . ."

— "54 degrés."

L'avion vire doucement. Les feux de la piste disparaissent à nouveau. La ligne de foi du compas après quelques oscillations de la Rose indique 54 . . .

— "Capitaine?"

— "Oh?"

— "A ce cap, nous devons traverser dans 12 minutes les monts de NEMENTCHA — sommets à 2000 mètres" —

— "Oui" —

Les deux moteurs reprennent leur régime maximum. Le vol en palier améliore leur

refroidissement. Les vibrations ne réapparaissent pas. L'aiguille de l'altimètre me paraît esquisser un sourire entendu.

Bon. Nous passerons.

A mesure que l'appareil s'élève, nos GNOME ET RHONE conçus pour le vol en altitude paraissent reprendre du souffle. Les flammes de l'échappement passent au bleu pâle. Le ronflement devient plus régulier. Bientôt le régime de croisière peut être établi, nous avons atteint l'altitude imposée.

Mon premier souci est de calculer notre vitesse et l'heure probable d'arrivée dans la zone de l'objectif. Cette pénible montée ne nous a-t-elle pas mis en retard? Par chance, nous bénéficions d'un léger vent de 3/4 arrière. A condition de bien suivre la ligne droite, nous respecterons l'horaire.

La lune est maintenant levée. Elle jette sur le paysage une lueur blafarde qui permet toutefois de distinguer vaguement les régions survolées.

Ici et là, quelques nuages s'insèrent entre nous et le sol, ou parfois, nous cachent l'éclat de la lune. Leur nombre ne cesse d'augmenter. Soudain une masse sombre se dessine juste devant nous. On dirait un mur dressé pour nous barrer la route. La nuit est assez claire pour ne permettre aucune hésitation; c'est l'orage annoncé par la météo. Je relis rapidement les notes prises à ce sujet : "Système orageux en voie d'évolution, intéressant les zones O et NO de la Tunisie. L'ensemble paraît se déplacer vers le Nord. . ."

Le contourner? il n'y faut pas songer. Nous ne connaissons pas l'étendue du "système." Cela nous mettrait peut-être trop loin en dehors de la route. Il faut respecter l'heure.

Ma première idée est de survoler l'obstacle, mais cette solution, elle non plus, n'est pas acceptable. L'altitude de vol est fixée de manière impérative. Il n'appartient pas à l'équipage de la modifier.

Ce serait d'ailleurs faire naître des risques de collision.

Le Capitaine, au reste, n'a pas d'hésitation comme je lui signale:

— "Orage droit devant." Il répond simplement — "Je vois" —

J'appelle immédiatement le radio — "Rendez l'antenne, orage, à proximité" —

Quelques instants encore et nous volons en plein "coton." Celui-ci se fait même de

plus en plus dense. Les turbulences a l'interieur du nuage sont rudes. L'appareil est brutalement secoue : c'est l'occasion pour moi d'admirer la maitrise du Capitaine S. en matiere de vol aux instruments. D'une main ferme et souple, l'avion, violement deperte est remis en ligne de vol. Toute maladie pourrait nous être fatale. Lourde-ment charge, il n'est pas d'avion moderne qui ne risque, a la suite d'un mouvement brutal aux commandes, une vrille peut-être impossible a redresser.

Un instant je me retourne vers mon chef, essayant de deviner ses pensees. L'oeil rive aux instruments, son visage impassible faiblement eclaire par les reflets du tableau de bord, il parait l'image même du calme.

Les "coups de tabac" cependant se succedent, et leur violence ne se relache pas. Voici qu'apparait en outre un phenomene insolite. Juste en face de moi, sur le "nez" de la carlingue, et aussi a l'extremite de chacune des pales d'helices se forment de longues etincelles bleues qui scintillent et crepitent.

La curiosite a d'abord le dessus. J'essaie de discerner la cause de ces luminiscences. Bien vite, la realite pratique l'emporte. Que se passerait-il si ces etincelles venaient a se former sur la fusée des bombes que nous transportons. Cette pensee, si j'ai bonne memoire n'a pas été sans me causer une assez forte transpiration.

L'emotion fut de courte duree. Des lambeaux de ciel piqué d'etoiles apparaissent soudain. Un moment encore, et nous voici de nouveau dans la nuit calme et sereine sur qui veille le disque dore de la lune.

Mais le moment n'est pas a la poesie. Aussi rapidement que possible, il me faut situer avec precision la position de l'avion.

— "Allo Radio?"—

— "J'ecoute."—

— "Essayez d'obtenir des relevements de B... et C... vous me les passerez aussitot."—

Quelques minutes s'ecoulent.

— "Lieutenant?"—

— "Allo?"—

— "Impossible d'entendre, l'orage est trop pres. Je branche votre telephone sur le recepteur."—

Un gresillement assourdissant et continu m'emplit les oreilles Rien a faire pour distinguer là-dedans le moindre signal en

morse. J'apprendrai au retour qu'en sortant son antenne a ma demande, le radio a été fortement brule a la main par une decharge d'electricite atmospherique.

Donc, aucun secours a attendre de la gonio. Il me faut faire un point estime. Voyons l'orage etait signale se deplacant vers le Nord. Sa vitesse moyenne doit etre environ . . . cinq minutes de calcul voici le point reporte sur la carte. Si mes supputations sont exactes nous sommes a quelques kilometres de la cote, a peu pres a hauteur d'El Hammam.

Comme je leve les yeux de ma table, j'apercois devant l'appareil une ligne blanche doucement incurvee : le rivage.— Qui dira la joie du navigateur lorsque l'observation lui montre qu'il a mene son appareil au point precis ou il devait aboutir, a l'heure exacte qu'il avait prevue. Pour ma part, j'ai envie de chanter a tue-tete.

Il y a mieux a faire pour l'instant. A droite, a gauche des projecteurs s'allument et balaient le ciel en tous sens : on nous souhaite la bienvenue.

Brievement, j'indique au Capitaine S. la position, puis :

— "Dans deux minutes, cap plein Nord."—

Notre plan est, en effet de remonter de plusieurs kilometres dans le golfe de Tunis, et de nous retourner ensuite vers l'aerodrome de La Marsa comme venant de la mer. Cela nous evite d'entrer en relations trop directe avec les defenses anti-aeriennes de la Goulette et de Tunis.

Les projecteurs continuent d'agiter leurs pinceaux lumineux. Les ecouteurs, au sol, s'inquietent aussi sûrement de nous.

— "Capitaine?"—

— "Oh?"—

— "Il vaudrait mieux "désynchroniser" les moteurs pour derouter l'ecoute."—

— "Il y a longtemps que c'est fait"—

— "Dans deux minutes, cap au 205"—

— "Top, cap au 205"—

J'ouvre les trappes des lance-bombes, verifie une derniere fois le viseur et le tableau de bombardement sur lequel tous les elements sont maintenant affiches.

Les "projos" continuent de nous chercher sans succes. Pourvu que cela dure. Malheureusement nous nous rapprochons d'eux.

Il s'agit maintenant, de situer avec precision, l'objectif. La clarte de la lune m'est d'une aide precieuse. Voici la pointe de Sidi

Bouزيد qui se dessine nettement. Legèrement au Nord j'aperçois la Sebkra qui borde La Marsa. Bon, je le tiens.

—“A droite deux ou trois degrés”—

—“Encore un poil a droite”—

—“Hop”—

Nous sommes en direction. Mais voici les batteries de FLAK défendant l'objectif qui nous saluent. J'aperçois nettement l'éclair au départ des coups, puis l'éclatement des projectiles, bien plus bas que l'avion. Rien à craindre pour l'instant. Nous approchons, je mets l'œil au viseur.

—“Attention”—

Tout pilote sait que ce signal de la part du bombardier indique qu'un vol parfaitement rectiligne et horizontal est dès lors nécessaire. A ce prix seul, une bonne visée peut être faite.

La sebkra defile dans ma ligne de visée, puis voici l'aérodrome. J'appuie avec force sur la détente. Le compteur de salves se met en route puis s'arrête.

—“Toutes bombes larguées, virage a droite 90°”—

Les batteries anti-aériennes tirent maintenant au maximum. Elles ne nous ont pas situés, et se contentent de faire un barrage systématique au dessus du terrain. Nous n'y passerons pas. Le coefficient balistique des grosses bombes permet, en effet, de les larguer bien avant la verticale de l'objectif. Entraînées par leur masse, peu freinées par leur forme profilée, elles continuent selon la direction que suivait l'avion au moment du lancement. Si la visée est bonne, elles parviendront au but sans qu'il soit besoin de le survoler.

A peine notre virage amorcé, j'aperçois au sol des éclairs deux ou trois fois plus violents que le feu des pièces de FLAK. Nos bombes ont éclaté, presque aussitôt des flammes apparaissent ça et là, plus ou moins voilées par d'épais flacons de fumée. L'objectif est atteint.

Notre changement de cap nous a mis en mer, en plein golfe de Tunis. Il nous faut maintenant rejoindre l'itinéraire assigné pour le retour sans nous laisser prendre par les projecteurs qui scrutent plus que jamais le ciel. Par chance, la méthode d'exploration des faisceaux paraît invariable. Avec un peu d'habitude, on peut prévoir leurs déplacements et changer de direction avant qu'ils ne s'approchent dangereuse-

ment. Nous sommes bientôt hors de portée.

Notre itinéraire de retour nous emmène bien au Sud de notre route précédente. Nous passons, d'après mon estime, entre Pons du Fahs et le Djebel Zaghouan lorsque j'aperçois, au sol, d'importants tirs d'artillerie. Sur une ligne de plusieurs kilomètres, les départs des coups se succèdent à très brefs intervalles. Il s'agit, à n'en pas douter d'une préparation d'artillerie intense. Ce secteur est tenu par les français. Au lever du jour leur attaque partira.

Notre Liore, délesté de sa charge vole mieux. Les moteurs, maintenant, tournent à merveille. Il m'incombe de le ramener à sa base.

L'orage a continué sa marche vers le Nord. Nous ne retrouvons plus les nuages menaçants. Il n'en manifeste pas moins sa présence. Toute tentative en vue d'obtenir des révélations radios demeure vaine. Au fond, cela ne me déplait pas trop. La difficulté est un attrait si l'on se sent apte à le résoudre.

Le Capitaine S. tient le cap à la perfection. La rose du compas n'accuse aucune oscillation.

J'apprécie la dérive, la vitesse. Voici donc comme l'heure à laquelle nous serons en vue du phare qui nous permettra de retrouver notre terrain. Il ne me reste qu'à attendre en admirant la beauté de cette nuit africaine.

Le nez colle à la fenêtre latérale de mon poste, je me prends à contempler les ailes harmonieuses de notre avion, ses fuseaux moteurs habilement profilés, les flammes bleues qu'ornent à peine d'un léger panache l'orifice des échappements. Belle machine, je me sens, pour elle une véritable sympathie. Ses défauts, en sommes, sont ceux d'un vieux et loyal serviteur. Il sait que nous avons besoin de lui; qu'il lui fait travailler encore malgré sa fatigue. Il le fait de son mieux, de toutes ses forces.

—“Phare T. droit sur l'avant”—annonce le Capitaine. Déjà.—Nous avons plusieurs minutes d'avance sur mon heure estimée. Le vent qui nous freinait à sans doute faibli au cours de la nuit.

Nous voici à la verticale du phare “Nouveau Cap.” La position du phare de repérage change chaque nuit. Ce soir, quelques minutes au cap convenu nous mettrons au

dessus de notre base un peu à l'avance, j'émetts par le signal lumineux du bord l'indicatif de l'avion Aussitôt l'aérodrome s'éclaire, les lampes rouges du balisage dessinent ses contours. Un projecteur nous signale que la piste d'atterrissage est libre. J'annonce :

—“Terrain droit devant, piste libre.”—
Mon rôle est terminé.

Tandis que l'appareil descend en larges spirales et que ses longues pattes engourdies sortent de leur cachette, j'enferme dans ma sacoche cartes, journal de bord, rapporteurs, etc. . . .

Les lampes rouges du balisage montent vers nous, s'approchent nous froient et disparaissent. La “Rampe” s'allume éclairant le sol sur une centaine de mètres. Mollement sur un tapis de mousse, nous avons pris contact avec la terre. Quelques coups de freins m'inclinent en avant. L'avion s'immobilise. . . .

Une voiture nous attend. Il me faut, sans délai, aller rendre compte de la mission à l'officier de renseignements.

—“Avez-vous situé l'objectif.”—

—“C'est sûr, pas d'erreur possible.”—

—“Les bombes ont-elles éclaté?”—

—“Quelles conditions météo avez-vous reconstitué?”—

—“A quelle opposition vous êtes-vous heurté?”—

—“Ou sont les principales batteries de FLAK, les projecteurs?”—

—“Quelles traces de bataille au sol avez-vous aperçues?”—

Les questions se succèdent, j'y réponds au mieux à l'aide de mes notes.

L'on est encore sans nouvelles de plusieurs appareils. Tous pourtant rentreront sains et saufs, mais certains, durement malmenés par l'orage ont dû se poser sur des terrains de secours pour attendre le jour.

L'équipage est maintenant réuni autour de la table du mess où se prend l'habituelle collation. Chacun cherche à mettre un peu de gaieté. Bonne mission en somme avion intact, pas de blessés.

Malgré tout l'ambiance n'y est pas. Les yeux clignent. Plus de quatre heures d'attention soutenue, et les quelques émotions subies nous otent, à cette heure avancée de la nuit, tout autre désir que celui d'un sommeil sans songe.

À peine puis-je réaliser que cette nuit, qui va dans quelques heures s'achever est celle du Jeudi au Vendredi Saint.

LIEUTENANT JACQUES SAIGET

Breton Docteur en Droit de l'Université de Paris, Contrôleur Civil du Maroc. Croix de Guerre avec étoile. A participé à la campagne de Tunisie comme Navigateur Commandant d'Avion.

A la manière de . . . Paul Gerdly

Tu étais en colère!
Je ne sais plus pourquoi . . .
J'ai mauvais caractère?
Non! mais, crois-tu, et toi?

Enfin tu es partie.
Oh! ne crois pas, surtout,
Que sans toi je m'ennuie:
Ça me change, et c'est tout.

Tu as claqué la porte
En me disant: Voyou!
C'était en quelque sorte
Notre dernier mot doux.

Je t'écris pour te dire
Que tout seul je suis mieux
J'ai réappris à rire
Et je me sens moins vieux.

Maintenant je commande
Je fais ce qu'il me plaît:
Pour aller chez Armande
Je mets mon beau complet.

Tu sais, la vieille glace.
Que tu ne voulais plus
Je l'ai remise en place
Et là, où ça m'a plu!

Et ces vieilles chaussures
Que tu vénais tant
Elles sont aux ordures
Depuis quelques instants.

Tu vois, je suis tétu!
Au fait; quand reviens-tu?

E.A.R. Derivière



ASPIRANT WILT

CHARES-JOSEPH. 24.
Alsacien (Strasbourg)

Licencie en droit
laureat de la faculte
de droit de l'Univer-
site de STRASBOURG.

Un Probleme Demographique

Alors que la France traverse la plus grave crise de depopulation de son histoire, le Canada, lui, nous offre le spectacle reconfortant d'une vitalite encore jamais atteinte. Les statistiques officielles canadiennes prouvent en effet que le pourcentage de la population d'origine francaise est en hausse constante; ce fait n'est d'ailleurs pas caracteristique de la province francaise de Quebec, car il se manifeste egalement dans les regions telles que l'Ile du Prince Edouard, la Nouvelle Ecosse, ou pourtant la majorite de la population est d'origine britannique.

En 1931, sur une population totale de 10,362.833 habitants,

2.927.525 soit 28,2% etaient d'origine francaise,

5.376.707 soit 51,9% etaient d'origine britannique.

En 1941, sur une population globale de 11.489.653 habitants,

3.483.396 soit 30,3% sont d'origine francaise,

5.712.600 soit 49,7% sont d'origine britannique.

(Chiffres donnees par le magazine canadien : "Samedi.")

Dans le courant de dix annees, la population d'origine francaise au Canada s'est donc accrue de 555.871 unites et le pourcentage est monte de 28,2% a 30%. Par contre l'examen de chiffres qui ont trait a la population d'origine britannique nous prouve qu'ici le pourcentage est en nette baisse.

Le fait indeniable de la vitalite, de la fecondite de la population d'origine francaise est pour tous les Francais une raison de fierte; mais pourquoi ne reussirions-nous pas a suivre en France, l'exemple de ces Canadiens qui ont avec nous une origine commune? Nous reussirons, car il le faut. D'autre part, ne pourrait-on pas suggerer, afin de combler les vides que laisseront la guerre et la tyrannie allemande, de proceder a un repiquage en France d'une centaine de milliers de Canadiens Francais? Delicat probleme susceptible de provoquer des reactions diverses, mais nullement absurde.

Le probleme juridique souleve serait sans doute assez facilement soluble.

Et d'ailleurs les Canadiens Francais voudraient-ils quitter leur pays pour s'installer en France? Les volontaires seraient sans doute nombreux.

Mais meme du cote francais, le maintien du prestige, du rayonnement de la France au Canada et partant en Amerique ne repose t-il pas sur l'existence dans le Nouveau Monde d'un element d'Origine francaise aussi dense que possible. A vouloir guerir un mal, on en creerait un autre.

D'autres objections peuvent surgir encore, des arguments favorables aussi; mais en fin de compte, il faut bien admettre que le remede du repiquage, theoriquement facilement concevable, se heurterait a des obstacles ardues le jour ou l'on essaierait de l'appliquer effectivement. La question merite neanmoins notre attention.

L'ALABAMA AVANT LE COCA-COLA

Quand, apres avoir decolle de Van de Graaf-Field, on se dirige au Sud, on distingue, apres avoir laisse Foster Field a sa gauche, a une quinzaine de miles de son point de depart, une petite agglomeration nommee Moundville.

Situee sur les bords de la Warrior River, qui dessine de nombreuses sinuosités a cet endroit, ce village—autrefois appele Carthages—a ete rebaptise recemment, avec un gout beaucoup plus sur, en l'honneur des "mounds" ou tumuli de terre qui font sa gloire.

D'avion, on distingue parfaitement une vingtaine d'entre eux de hauteurs differentes, mais tous plus ou moins en formes de cone tronques et tous uniformement recouverts de gazon, ranges en un vaste cercle irregulier. Une sorte de parcours de golf en bosse, au lieu d'etre en creux.

Ces mounds sont les temoins d'une tres ancienne culture Indienne, des premiers hommes de l'Alabama. On en denombre 34, tres exactement, a Moundville, mais il en existe d'autres ailleurs aux E.U., toujours dans les plaines dependantes du Mississippi.

Ces accumulations de terre sont artificielles et ont exige un travail considerable, donc une societe bien organisee. Ces pseudo-pyramides n'etaient pas des tombeaux, mais servaient de socles tantot a des temples, tantot a des maisons specialement bien defendues et ou se refugiaient ces Indiens en cas d'attaque.

Contrairement a ce qu'on pourrait penser, en effet, ces Alabameens de l'Age de Pierre etaient des hommes de petite stature, s'adonnant a l'agriculture, a la chasse et a la peche, mais tres peu guerriers. Une population tres pacifique, ainsi que le prouve la rarete des armes trouvees dans les tombeaux.

Ils connaissaient le polissage de la pierre, le travail de l'os la poterie, et savaient marteler le cuivre. Ils pechaient dans la riviere toute proche et avaient meme creuse quelques lacs artificiels. Les femmes s'ornaient de colliers de coquillages, de bracelets de cuivre et les hommes (les girls peut-etre aussi des cette epoque) fumaient le tabac dans des pipes en argile ou en pierre, re-

LIEUTENANT GILLOT

Francois A.

*Docteur en medecine
licencié en archeologie
et prehistoire nord-
africaine. Champion
d'aviron 1937.*



marquablement faconnees, en forme d'animaux le plus souvent. Leur sens artistique s'affirmait dans leur poterie, souvent peinte, toujours ornee et evokant de meme les formes des animaux les plus souvent rencontre; grenouille, aigle, canard, etc.

De meme ils polissaient, puis gravaient de larges disques de pierre, ornement religieux probablement. L'un d'entre eux, tres connu, represente deux serpents a sonnettes, enlaces, entourant une main marquee d'un oeil. Parmi d'autres dessins on trouve couramment representes des cranes, des os longs et le fameux serpent a plumes; ce dernier etait aussi adore par les Indiens Maya, Inca et Azteques.

Les morts etaient enterres avec soin et respect, non pas dans les mounds, mais dans des terrains reserves specialement ause funeraillies, a l'interieur de la cite. Les corps etaient allonges dans des fosses, rarement recroquevilles. La croyance en l'immortalite est exprimee par la nourriture placee pres du decede pour le soutenir dans l'autre monde. Les objets usuels du mort: poterie, colliers en coquillages, bracelets en cuivre, pipes etaient places pres de lui.

Des fouilles recentes ont exhumes plusieurs de ces squelettes; mais-heureuse innovation en matiere de prehistoire-plutot que de les changer de place pour les placer dans un Museum, on les a laisse en place et on a batit un splendide Museum par dessus les excavations. Ce batiment rectangulaire et blanc se voit tres bien d'avion.

D'importance primordiale pour ce peuple etait sa religion. Les mounds, qui ont exige un travail enorme pour transporter tout cette terre dans des paniers d'osier, a bras d'homme, sont les monuments durables de la force et de la ferveur de sa foi. Leur



Vue du Museum d'un mound et du lac artificiel

sommet etait reserve a la construction de grands temples en bois et aux demeures des pretres, tandis que les huttes populaires en torchis s'alignaient a leur pied.

Ce peuple d'artisans pacifiques et devots represente une partie de ce qu'on a appelle la culture du Mississippi moyen. Etant donne leurs similitudes avec celles du Mexique, on pense que ces peuplades venant du Sud, se sont fixees en Amerique du Nord en remontant le long de rivières.

L'époque de leur arrivée est évidemment difficile a preciser; plusieurs stades de culture et plusieurs races se sont superposes; aux dolicocephales qui ne connaissaient que le travail de la pierre ont succede des brachycephales qui travaillaient la poterie, connaissaient l'agriculture et immense progres martelaient le cuivre. Les premiers vivaient en Alabama il ya a 2.000 ans environ; les derniers ont disparu du pays il ya a peu pres 800 ans.

Ces chiffres sont peu de chose a cote de ceux de la prehistoire europeenne. On sait que l'homme a existe dans la vallee de la Somme environ un million d'annes avant J.C. (Civilisation Chelleenne 1.500.000 a 630.000 avant J.C.); il ne connaissait que

le travail de la pierre tres grossierement taillee; mais 20.000 avant J.C. les premieres traces de la civilisation de la pierre polie apparaissent et 3.000 environ avant J.C. la civilisation du cuivre—comparable a celle de nos Alabameens—fleurit dans le bassin de la Mediterranee.

Or, on n'a jamais trouve en Amerique de temoignage de l'age de la pierre taillee; cet immense continent a du rester tres longtemps completement inhabite; ses premiers envahisseurs venant d'Asie par les Aleoutiennes sont descendus le long de la cote du Pacifique; ils etaient deja a un stade de civilisation developpee, permettant de grand voyages.

Ce n'est qu'en tout dernier lieu, que, contournant la barriere des Rocheuses par le Sud, ils ont colonise ce qui constitue maintenant le coeur des Etats-Unis, la grande plaine du Mississippi.

Les Etats-Unis ont toujours ete un pays neuf, meme aux temps prehistoriques.

La reproduction de ces clichés est due a l'obligeance de l' "Alabama Museum of Natural History"—University.

Auteurs (Walter B. Janes et David L. de Jarnette)



Vue aérienne de Moundville

MORGENTHAU CLEANERS

TOT OU TARD VOTRE TEINTURIER PREFERE

Telephone 3661

2112 Broad Street

Tuscaloosa, Alabama

ECONOMY LAUNDRY

Centreville, Alabama

La Blanchisserie Officielle de l'Armee de l'Air Francaise

Le Modern Cafe

A cote de la First National Bank

"DES PLATS CUISINES"

STEAKS
POISSONS

REPAS
COMPLETS

OUVERT
DE 06.00 A 20.30
SAUF LE DIMANCHE

ENEZ VISITER
LA PLUS BELLE
LIBRAIRIE DU SUD

Dictionnaires
Franco-Anglais -:- Anglais
Francais

CADEAUX
PRESENTS NOUVEAUTES

Alabama Book Store

"De nouvelles choses tous les jours"

1010 University Ave.
A cote de l'Universite de l'Alabama

BUFORD STUDIOS

... congratulates those of you who are in a position to fight for the liberation of your homeland. We have many friends among you, sincere and lasting friendships, aside from business relationships. We invite your patronage, assuring you of quality photographs that will serve as souvenirs of your stay among us, and as remembrances of the stages through which you passed in order to reach your fondest goal, the liberation of France.

BUFORD STUDIOS

PORTRAITS

REPRODUCTIONS

PHONE 7182

2213 Broad Street

Tuscaloosa, Alabama

QUE LES ELEVES PILOTES DE
L'ARMEE FRANCAISE
SOIENT LES

BIENVENUS
A
TUSCALOOSA

Branscomb U-Drive-It
Company

Telephone 3311

NOS VOITURES SONT LOUEES
SANS CHAUFFEUR POUR
UN JOUR OU PLUS

NOUS SOMMES HEUREUX
D'AVOI L'OCCASION DE RENDRE
SERVICE AUX ELEVES PILOTES
DE L'ARMEE FRANCAISE

88 U-DRIVE-IT

Telephone 4488

NOS VOITURES SANS
CHAUFFEUR PEUVENT ETRE

LOUEES POUR UN JOUR
OU PLUS

LA COLONIE FRANCAISE SE CLASSE EN TETE DE
TOUS LES GROUPEMENTS NATIONAUX AUX
ETATS-UNIS

La participation des Francais d'Amerique au Troisieme Emprunt de guerre a adepasse 30 millions de dollars.

Le printemps dernier, la participation des Francais d'Amerique au Deuxieme Emprunt a ete de 7.500.00 dollars. Ce resultat a ete juge remarquable et en fixant pour ce Troisieme Emprunt le quota francais a 10 millions de dollars, les experts de la Tresorerie croyaient avoir demande l'impossible.

Sur la liste des communautes linguistiques etrangeres aux Etats-Unis, les Francais occupent la sixieme place, mais lorsqu'il s'est agi dans cette campagne pour l'emprunt de guerre de traduire en actions l'attachement des Francais a la grande et genereuse Amerique, ils ont tenu a passer en tete de toutes les communautes etrangeres.

Buy . . .

WAR BONDS