



No. 10

AOUT, 1944

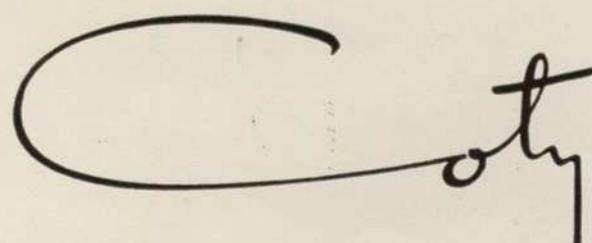
NOUVELLES
DES
ELEVES
DE L'AVIATION
FRANCAISE
AUX
ETATS-UNIS
D'
AMERIQUE
ET
AU CANADA

25 Cts.

"COURRIER DE FRANCE"
MAIL

DONNEZ DES AILES
A LA VICTOIRE
EN SOUSCRIVANT
AUX
WAR BONDS

(EMPRUNTS DE GUERRE DES ETATS-UNIS)

A handwritten signature in black ink, reading "Coty", is enclosed within a large, thin, oval-shaped outline. The signature is written in a cursive, flowing script.



F MAIL

Aout 1944 No. X

C.F.P.N.A.
French Military Mission
1759 R STREET
Washington, D. C.

News from
French Air Force Students
in U. S. A.

Courrier: Lt. Jacques Faugeras

Comment s'abonner a "F.MAIL" ?

Pour repondre a de nombreuses demandes, F.MAIL accepte desormais des abonnements pour douze mois. Ecrire en envoyant adresse complete et un cheque ou mandat postal de \$3. a "Editor of F.Mail."

Mission Militaire Francaise
1759 R Street
Washington, D. C.

ROGER & GALLET

500 FIFTH AVENUE

NEW YORK



S O M M A I R E

Aspirant Michel Clement



Lieutenant Chanet

S/Lt. Arnaud

Mr. Willis E. Hurd

Mrs. Katharine Dunlap

Lieutenant Gioux

Interprete James G. Rety

Robert V. Boname

E.A.R. J. H. Brossard

Mrs. Grace O'Beirne

Aspt. A. Arnould

Aspt. G. Levy

E.A.R. J. P. Belin

Aspt. Chartois

S/Lt. Olivier Mantoux

E.A.R. H Hugo Sanna

Caporal La Goupille

Ellen Conreid

La Cloche

NOTRE COUVERTURE



Le General de Gaulle declare:

Au moment de monter dans son avion en quittant Washington, le General de Gaulle sera la main du Lieutenant Valmont, Commandant la Compagnie d'Honneur, composee des eleves des C.F.P.N.A. de Bollingfield. "Transmettez," lui dit-il, "tous mes remerciements a ces jeunes aviateurs qui ont vraiment une fiere allure. Je sais qu'ils n'ont qu'un desir: Vider les Boches de notre pays. Ditesleur que nous tenons le bon bout. Sous peu, notre drapeau flottera a nouveau sur la terre francaise reconquise."

What About?

—Sergent Frantz BEGARY recherche:—

1° Son beau-pere, William LENSING, dont la derniere residence connue est Washington;

2° Mademoiselle Allen MacGILL;
3° Mrs. G. Nota MacGILL qui a quitté la France en 1940 et habite probablement à Washington.

—Soldat Jean B. CANAVAGGIO recherche:—

Pascal CANAVAGGIO qui vint aux Etats-Unis au moment du percement du Canal de Panama en 1905.

—Soldat 2e classe Marcel SCHONHORN recherche:—

Sa tante, Mademoiselle WEIKER, soeur-de-lait de son pere, laquelle est marinée à un ingénieur probablement à Chicago.

—Aspirant Charles BACAMY recherche:—

Madame CARBONNEIL née DURAND, originaire de St. André (Pyrénées-Orientales) actuellement aux Etats-Unis, avec sa famille.

—Georges VASSAL demande:—

L'adresse du Lieutenant DUMEGE actuellement sans doute au Canada.

UNE FERME EN NORMANDIE
Cliché offert par F. S. LINCOLN.

OU TROUVE-T-ON "F.MAIL"

Montreal (Canada)

Mr. Gerard Lefelvre
1101 Parc Lafontaine.

New York

Librairie de France
Rochefeller Center

Brentano's

V° Avenue

Librairie du Coordinating Council
Madison Avenue

Boston

Dumas Book Shop
120 Tremont Street

Washington

Librairie WHYTE
Connecticut Avenue

Brentano's

F Street et Pentagon Building

Birmingham (Ala.)

Ben Fell's Newstand
321 North 20th Street

New Orleans

Parisiana
Librairie Française
633 Toulouse Street

Detroit (Michigan)

Auxiliaire française de la croix rouge
2431 East Grand Boulevard et
Maccabees Cards Shop
Maccabees Building
Woodward at Putnam

Le General de Gaulle A Washington

Reportage Ellen CONRIED.



Washington le 6 juillet. L'avion du Général de Gaulle vient de s'arrêter devant la haie d'honneur composée des élèves des C.F.P.N.A. commandée par l'A. C. Boutière, Commandant d'armes de Bolling-Field.

De gauche à droite: Le commandant de l'aéroport américain, le Général M. E. Béthouart, Le chef du Protocole, Le Général de Gaulle, M. Henry Hoppenot.

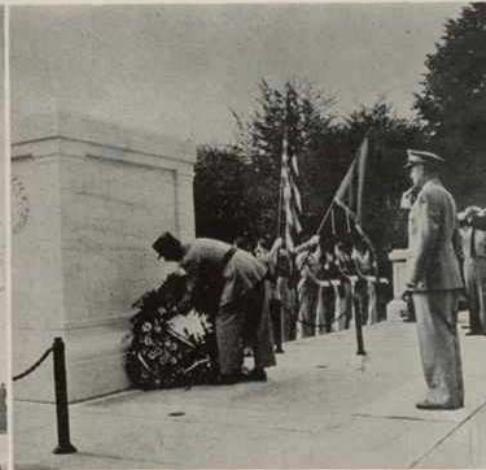
Les premiers pas du Général sur la terre américaine.



Le Général de Gaulle, accompagné de l'Amiral Fénard arrive à la mission militaire. A gauche, au garde-à-vous un collaborateur de F. Mail, Hugo Sanna dont on lira un poème dans ce Numéro.

Le Général de Gaulle quitte le bureau du Chef de la Mission Militaire. A sa gauche, on distingue le Général de Saint Didier et son aide de camp le Lt. de Montmarin, un peu plus loin le personnel des C.F.P.N.A. à Washington sous le commandement de l'adjudant Fauconnet.

Le Général de Gaulle quitte la mission suivie du Général de Saint Didier.



Le Général de Gaulle aux cotés du Général Lewis devant le monument au Soldat Inconnu Américain.

Le Général de Gaulle signe le livre d'Or de la Maison de Washington à Mount Vernon.

Le Général de Gaulle dépose une gerbe devant la tombe du Soldat Inconnu.



Un fragment de la fameuse tapisserie de Bayeux attribuée à la femme de Guillaume le Conquérant . . . une Pénélope qui a réussi un fameux reportage photographique des opérations combinées de l'époque.

On peut lire en latin —“Les chars de combat viennent de quitter les L.S.T. et se précipitent sur le beachhead” — Em frise, on remarque quelques insignes d'escadrilles dont certains de Walt Disney. —

Normandie

L'invasion de l'Europe par les Alliés n'a pas eu moins de huit répétitions générales au cours de l'histoire. Car la Normandie fut pendant 9 siècles, jusqu'aux guerres de religion, un véritable terrain de joute, sur lequel se mesuraient les ambitions de ses voisins. C'est le pays d'invasion par excellence; et on retrouve des parallèles avec les événements actuels tout au long de son histoire. Après l'arrivée au X siècle des Northmen qui venaient de Scandinavie, la première grande expédition eu lieu en sens inverse de toutes les autres, avec la conquête de l'Angleterre en 1066 par Guillaume le Conquérant, fils du troisième duc de Normandie, et d'une tanneuse de Falaise.

La première invasion de Normandie eut lieu, comme celle de D-Day 1944, à BAYEUX. Henri d'Angleterre prit la ville en 1105, et lui aussi, comme le général Eisenhower, continua sa route sur Cherbourg. Trois siècles plus tard, les Anglais devaient une fois de plus envahir la côte; ils abordèrent à Cherbourg et traversèrent le cotentin jusqu'à BAYEUX.

C'est à Bayeux qu'on voit l'extraordinaire tapisserie de la reine Mathilde, qui retrace la conquête de l'Angleterre par Guillaume le Conquérant. Ce chef-d'œuvre du IX siècle a une longueur de 70 mètres et se compose de 58 tableaux.

En suivant les alliés après leur débarquement à Bayeux, nous trouvons Carentan, décrit par les guides comme une ville “au climat fiévreux,” située au milieu de prairies marécageuses.

C'est à Carentan et à Isigny qu'on trouve le beurre normand à son plus haut degré d'excellence, et le cidre dur comme l'apprécie le Normand, alors que le mousseux est une fantaisie pour étrangers amateurs. Le Calvados produit la fameuse eau de vie de cidre.

Cherbourg, le grand port de guerre, se trouve au bout de la presqu'île du Cotentin. Les travaux du port en furent com-

mencés au XVII siècle par Vauban qui en trouvait la position “audacieuse,” la digue en est une des plus longues du monde—

Caen, à l'Est de Bayeux, est la patrie de Malherbe, du compositeur Auber et du poète Segrais qui y posa la première pierre de l'Eglise de la Gloriette en 1684. L'Abbaye-aux-Hommes et l'abbaye-aux-Dames, fondées respectivement par Guillaume le Conquérant et par la Reine Mathilde, l'université fondée par les Anglais au XII siècle, y cotoient la gloire des fameuses “tripes-à-la-mode-de-Caen” et de la Gendarmerie moderne qui, nous dit le guide, “a couté plus d'un million pour 25 gendarmes.” . . .

Caen comme Rouen, l'ancienne capitale de la Normandie, présente un ensemble de spécialités agricoles et d'activité industrielle intense. Les deux villes sont célèbres pour leurs tissages, leurs produits chimiques, leurs hauts-fourneaux, en même temps que pour leur cidre, leurs bestiaux, et les merveilleux fromages des alentours, camembert, Pont-Lévéque, et livarot.

La très ancienne et “très bonne ville” de Rouen a une longue histoire de grandeur à tous points de vue. C'est la patrie de Malherbe, de Pierre et de Thomas Corneille, de leur neveu Fontenelle qui fut un des fondateurs de l'académie de Rouen. Le supplice de Jeanne d'Arc fait une ombre héroïque mais sinistre à la tradition de la ville.

C'est à Rouen que commencèrent les filatures de coton, c'est là aussi qu'on inventa la superbe sole normande.

DIEPPE a une tradition particulièrement guerrière. Philippe-Auguste y remporta au siège d'Arques-la-Bataille, une victoire décisive pour sa conquête de la Normandie en 1202. Pendant les guerres de religion, Henri IV, vainquit les catholiques partisans de la ligue qui s'y étaient retranchés.

Le grand Du Quesne, Lieutenant-Général des armées navales de France naquit à Dieppe en 1610. Son père qui était chef d'escadre mourut à Dunkerque; on peut voir à Dieppe trois tableaux de Gudin qui représentent le combat de Chio, le bombardement d'Alger, et le bombardement de Gênes. Ces combats eurent lieu en 1635 et peu après, mais ces deux tranches de l'histoire de la région, au XVIIème siècle et au XXème, se rapprochent étrangement.

C'est à Dieppe que Madame du Barry lança la mode des bains de mer. On y voit encore sa maison, et la ville lui doit la vogue dont elle jouit encore de nos jours.

Le poète Wace nous parle au X siècle d'une révolte de paysans qui demandaient de nouvelles lois et des assemblées pour l'exploitation des forêts du pays. Ce fut la première révolution à tendance démocratique.

Geoffroy Malaterra, un historien contemporain des anciens Normands, décrit leur caractère: ils étaient en même temps généreux et avares, appréciaient la beauté, l'éminence, l'habileté de tout ordre; leur trait principal était la finesse et l'astuce, et un grand pouvoir d'assimilation. Ils étaient fort versés dans les questions de droit, les formes et les procédés légaux. Produit spontané du caractère Normand, et témoignage concret de ses qualités, “le Grand Coutumier,” écrit au XII siècle par un auteur inconnu, fait la somme de la science du droit normand de l'époque. Cet ouvrage est encore le fond du droit commun, tel qu'il est pratiqué de nos jours en Normandie, à Jersey et à Guernesey.

Nous reconnaissions dans ces traits, amour du droit, finesse avisée, science du bien vivre, un héritage florissant chez le Normand d'aujourd'hui. Le cycle que forme l'histoire du pays Normand semble n'être pas moins évident dans l'évolution de ses habitants.

L'Allemagne Prepare La Nouvelle Guerre

ES dix dernières pages du rapport du Général Stuelpnagel écrit en Février 1943 sur la prochaine guerre, sont consacrées à la préparation économique de la prochaine revanche allemande. En voici quelques extraits:

“Que nous importe une défaite provisoire si, par les ruines et les destructions de personnel et de matériel que nous aurons pu accumuler chez nos ennemis et chez nos voisins territoriaux, nous avons obtenu une marge de supériorité économique et démographique plus grande qu'avant 1939. Si nous l'avons obtenue, la guerre aura été utile, car elle nous permettra de la reprendre sur le terrain militaire dans de meilleures conditions.

“La conquête du monde exigera de nombreuses étapes mais l'essentiel est qu'à chaque fin d'étape nous ayons un potentiel économique et mécanique plus fort que nos ennemis.

“Avec le trésor de guerre que nous avons accumulé, et l'anéantissement de vies humaines (deux générations) les destructions des industries voisines et ce que nous aurons pu sauver de la notre, nous serons mieux placés pour vaincre dans 25 ans, que nous l'avons été en 1939. Ce délai de 25 ans est un délai limité car c'est le temps qui sera nécessaire à la Russie pour réparer les destructions que nous lui avons faites.

“La guerre actuelle aura été ainsi victorieuse malgré la défaite provisoire, car elle aura été une marche en avant vers notre puissance.

“Nous n'avons pas à craindre des conditions de paix analogues à celles que nous aurions imposées car nos adversaires seront toujours divisés et désunis. Nous devons même nous efforcer de créer dans le prochain traité de paix les germes de divisions futures. Nos héros ne seront pas morts en vain car ils laisseront une Allemagne moins affaiblie et plus riche que les vainqueurs. On ne peut conquérir le monde en une seule guerre.

“Nos ennemis reconnaissent déjà que la formule 1920 “l'Allemagne payera” n'a plus de sens et de valeur. Nous leur fournirons quelques bataillons de travailleurs, nous leur restituons quelques objets d'art invendus, ou des machines démodées, et nous pourrons toujours dire que les objets volés qu'ils nous réclament ont été détruits par leurs bombardements. Aucune preuve du contraire ne pourra être faite. Il faut déjà préparer le dossier du camouflage du “butin” détruit par les bombes anglo-américaines.

Et puis le temps fera son œuvre car nos ennemis se lasseront plus vite que nous. Il faudra surtout créer une propagande clandestine d'initiés, afin de maintenir le moral de notre pays, en lui faisant comprendre que cette guerre s'est terminée malgré notre défaite militaire, par une victoire économique et démographique sur celle de 1914-1918 et surtout que le prochain conflit réalisera définitivement toutes nos volontés de puissance germanique. Notre seul but doit être donc d'y travailler dès maintenant, nous ne devrons même pas hésiter, en organisant la campagne de la pitié, à nous faire ravitailler le plus longtemps possible par nos ennemis.

“Il faut aussi que nous conservions la direction mondiale de l'économie, en ce qui concerne la production des matières de base nécessaires à la guerre; et pendant un certain temps il sera indispensable de camoufler la centralisation et la direction auxquelles nous serons arrivés. Il faut aussi que nous conservions tous les dépôts que nous avons faits dans les pays étrangers; et il est indispensable de prendre dès maintenant les dispositions nécessaires pour qu'aucune commission de contrôle des Nations Unies ne puisse les retrouver. Ce sont les conditions essentielles de notre prochaine victoire.”

Cette conception diabolique fait écho avec:

1.—L'enseignement du Maréchal Von Rundstedt à l'Académie de Guerre Impériale de Berlin, aux conférences qu'il faisait aux initiés du Bureau de la Guerre Economique.

“La destruction des peuples voisins et de leurs richesses est indispensable à notre victoire. Une de nos plus grandes erreurs de 1918, a été de ménager les vies civiles des pays ennemis, car nous devons, nous, Allemands, être toujours double en nombre à la totalité des pays contigus aux frontières du Grand Reich Allemand. Nous sommes ainsi obligés de détruire au moins un tiers des habitants de tous les pays limitrophes; le seul moyen est la sous-alimentation organisée qui, dans ce cas est supérieure à la mitrailleuse, car il y a une limite et un inconvénient dans la tuerie, que la famine peut toujours dépasser avantageusement, surtout pour la jeunesse.

2.—L'article du “Volkische Beobachter” du 2 Septembre 1943: “Si nous, Européens, nous devions succomber à la sauvagerie bolchevique, qu'attendons-nous pour détruire dans tous les pays, la cinquième colonne qui, partout nous envir-

onne et sera le plus grand obstacle à notre redressement?”

3.—La circulaire confidentielle du Général Von Mannstein du 17 Septembre 1943 (à ne transmettre qu'à l'échelon brigade):

“Notre pillage doit être méthodique et organisé. Il faut importer le maximum d'objets, pouvant sous le plus petit poids, représenter la plus grande valeur, tels que: bijoux, métaux précieux, pierres précieuses, objets du culte, livres, linge, timbres, etc. . . . afin de pouvoir le plus facilement possible les vendre pour les transformer en dépôts monétaires dans des endroits sûrs et inviolables.

“Ce pillage conjugué avec la destruction des usines et des machines doit, avec la terreur, les déportations et la famine scientifique imposée aux enfants et aux civils, nous assurer une revanche prochaine.”

4.—L'article du Schwarze Corps du 14 Octobre:

“Même si nous devions être vaincus, nos ennemis seraient incapables de nous empêcher de nous relever rapidement, car nous devons être les seuls capables en Europe d'aider à la reconstruction et au retour à la prospérité. Il faut que les Anglo-Saxons, qui après notre faillite de 1923, si magnifiquement organisée, étaient placés devant le dilemme des transports, soient placés cette fois devant le dilemme de la reconstruction: ou l'Europe sera reconstruite, et elle ne pourra l'être que par nous, ou ce sera l'éternel chaos, et par suite, sa ruine définitive. Aussi notre seul but immédiat doit-il être d'opposer à la destruction de nos villes la terre rasée des territoires ennemis. Nous devons détruire plus qu'on ne peut nous détruire; nous avons intérêt à faire durer la guerre jusqu'à l'armistice que nous devons nous-mêmes fixer, car plus elle dure, plus les destructions s'accumulent, et plus le déséquilibre démographique et géographique, augmente en notre faveur. L'Impérialisme anglo-saxon a intérêt à conserver ses marchés européens, et à arrêter le massacre de sa clientèle. Le “jusqu'au boutisme” Yanké est de façade et son secret désir est une paix de compromis avec des expédients provisoires politiques genre Darlan ou Badoglio.”

Les Allemands savent que, suivant le mot de Clausewitz: “Un pays victorieux est un pays qui devient pacifique, oublieux et jouisseur” et ils comptent sur une nouvelle paix de Versailles pour pouvoir, vite, les débarasser des obligations qui leur seront imposées.”

Le montant des vols nazis en Europe et en Russie s'élève actuellement à des sommes astronomiques, à un chiffre variant entre 50 et 60 milliards de dollars. Les paiements de guerre de l'Europe à l'Allemagne s'élèvent jusqu'à ce jour, à environ 45 milliards de dollars, c'est à dire 60 fois plus que l'Allemagne ne nous a versé après la dernière guerre, ou cependant des techniciens du plan Young et Dawes affirmaient qu'il était impossible de la faire payer. Ces sommes présentent des richesses considérables accumulées par les nazis sous forme de butin, et constituent leur futur trésor de guerre qui doit leur permettre la reprise de la conquête du monde.

Elles sont constituées par des dépôts dans des banques des pays neutres, tels que la Suisse, la Suède, les Républiques Sud-Américaines, surtout l'Argentine, au nom de citoyens ou de sociétés camouflées dans la nationalité des pays de dépôts. Ces crédits sont actuellement utilisés par ces banques, qui ont intérêt à les conserver pour l'après-guerre, afin de participer aux bénéfices qui permettront de réaliser le financement de la reconstruction mondiale, et la reprise de l'exploitation des richesses africaines et des pays du Pacifique; rien n'est plus mobile ou anonyme qu'un capital bancaire. Ces institutions de crédits feront toutes sortes de pression sur leurs gouvernements pour qu'aucune investigation ne puisse être faite dans leur compatibilité, et pour que les lois qui garantissent le secret des dépôts bancaires soient, sinon renforcées, du moins respectées.

A cette conception machiavélique et apocalyptique, qu'opposent les alliés? ils ne feront évidemment pas la guerre aux pays neutres pour obtenir la restitution des objets volés.

Quant à la guerre économique, sous forme de blocus, des pays ne voulant pas restituer les richesses allemandes, ou l'établissement des listes noires de sociétés ou de maisons commerciales suspectées, il ne faut pas y songer non plus, car la synarchie s'y opposera et ne voudra pas que les échanges internationaux et que la consommation mondiale soient réduits par de pareils obstacles. Quant aux listes noires, il est toujours facile à l'établissement suspect de virer ses fonds à un établissement ami des alliés.

Et cependant la paix du monde exige d'abord la justice, c'est-à-dire le châtiment des coupables, la restitution des objets volés et la reconstruction des richesses détruites.

LES LIVRES FRANCAIS EN AMERIQUE

Les Editions francaises BRENTANO'S publient sous ce titre un catalogue des livres en langue française récemment édités sur ce Continent.

Ce Catalogue vous sera envoyé gratuitement si vous en faites la demande au

French Department
de

BRENTANO'S

586 Fifth Ave., New York 19, N. Y.

Il vous permettra de faire votre choix et les livres commandés par

vous seront adressés sans frais d'expédition.

ARMEE — AVIATION — MARINE

Uniformes Francais

sur mesure—Coupe et fini garanti

Tissus au metre

Prix raisonnables—Livraison rapide

"Toujours plus beau et moins cher"
"achetez tout chez Wilner's."

WILNER'S

"Custom Tailors Since 1897"

Corner 8th and G Streets N.W.

WASHINGTON, D. C.

Andre de Saint-Phalle & Co.

Members New York Stock Exchange

25 Broad Street

NEW YORK 4, N. Y.

★

Telephone HA. 2-4300

ROURE-DUPONT

INCORPORATED

366 MADISON AVENUE

NEW YORK, N. Y.

VISITE A L'EMPEREUR

L'île d'Elbe constituait, il y a quelques jours encore, un vaste point d'appui ennemi, puissamment organisé, dont la mission essentielle était le contrôle du Canal de PIOMBINO. Ce canal, large de 10 kilomètres, était, en effet, utilisé constamment pour le ravitaillement et les évacuations de l'aile droite allemande, au moyen de navires côtiers de faible tonnage allant de Livourne à Orbetello, dans une ambiance de sécurité relative.

Depuis le début de l'offensive de la 5^e Armée, l'action incessante de l'Aviation alliée sur les ouvrages d'art des routes et des voies ferrées desservant l'Armée Kesselring avait accru, dans de notables proportions, l'importance de cette ligne de communication maritime. Dans ces conditions l'opération "Elbe" envisagée depuis de longs mois devenait payante.

Cependant, les progrès rapides des troupes alliées au Nord de Rome ayant provoqué un ample mouvement de décrochage de l'aile droite allemande, on put se demander pendant quelques jours au Grand Quartier interallié, si l'ennemi ne serait pas amené à évacuer de lui-même l'île Elbe que nous pourrions alors occuper sans combat.

Mais l'obligation pour les Allemands de gagner du temps en vue de mettre en état de défense la ligne Pise-Rimini ou ils comptent bloquer l'offensive alliée, amena le Commandement ennemi à faire tête sur une ligne intermédiaire jalonnée par les hauteurs Nord d'Orbetello et le lac Trasimène. La résistance des arrières-gardes se raidit en ces points.

Dès lors, le point d'appui ELBE rentrait toute son importance comme flanc-garde de cette ligne intermédiaire et comme sûreté pour les convois côtiers qui ne manqueraient d'être utilisés pour le ravitaillement des unités en ligne, et même, éventuellement pour le repli ultérieur de certaines fractions ennemis. L'ordre d'évacuation ne fut pas donné à la garnison de l'île, bien au contraire, on intensifia les mesures de défense.

C'est dans ces conditions que le Haut Commandement allié fut amené à décider que l'opération de *vive force* préparée contre l'île d'Elbe serait exécutée.

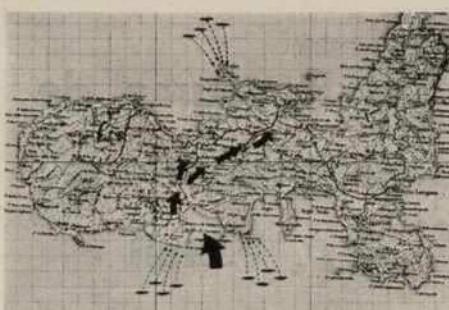
La conquête de cette position avait pour but essentiel d'aider l'Armée d'Italie à forcer la ligne intermédiaire allemande.

Il s'agissait en effet de s'emparer de l'île pour :

— Menacer le flanc droit et les arrières des éléments ennemis établis au Nord d'ORBETELLO.

— Interdire la navigation ennemie dans le canal de PIOMBINO.

— Gêner sa manœuvre en retraite en prenant sous le feu des canons de l'île de la région de PIOMBINO et la route côtière.



En outre, l'occupation de l'île devait permettre un raccourcissement de nos communications maritimes et l'établissement d'une base navale pour navires de moyen tonnage, à proximité des côtes ennemis.

La préparation fut poursuivie minutieusement en Corse par les unités devant participer à l'opération, Division Coloniale, Commandos et Troupes de choc.

L'île est fortement organisée et 5 centres de résistance défendant l'accès des 5 baies susceptibles de se prêter à un débarquement.

La garnison de l'île est estimée à 5.500 hommes environ; disposant de 60 canons de tous calibres, 20 pièces anti-chars, plus de 100 mitrailleuses et une trentaine d'armes anti-aériennes.

Le Commandement, en fonction de renseignements recueillis décide :

1o/ d'aborder l'île par la plage de Marina de Campo.

2o/ de constituer sur la plage choisie une tête de pont permettant le débarquement du matériel lourd.

3o/ d'exploiter rapidement en direction de Procchio et Porto Ferro pour prendre par derrière ces centres de résistance, et, en direction de San Martino Puccio pour atteindre rapidement la côte Est 49, couvrir l'action principale au Nord, au Sud et à l'Ouest.

L'opération sera précédée par :

— un bombardement et une démonstration sur le Cap d'Enfola pour tromper l'ennemi.

— une action de destruction par surprise sur les batteries côtières de Di Campo et Di Fouga qui balayaient de leurs feux l'entrée de la baie choisie pour le débarquement d'assaut.

— l'attaque est déclenchée le 17 Juin à 4 heures.

— à 4h50, le Bataillon de choc s'est emparé des batteries Di Campo et Di Fouga et 2 vagues d'assaut sur le C.A. débarquent avec succès sur la plage de Marina di Campo.

Mais par suite de tirs violents d'artillerie lourds, et de mortiers les 3^e et 4^e vagues ne peuvent être débarquées.

Le Commandement décida alors de

varier sa manœuvre et, sous la protection d'écran de fumée de débarquer 4 bataillons sur la plage de Nercio.

L'opération réussit et la liaison était faite avec le Bataillon de choc. A 14 heures, la plage et le village de Campo étaient conquis, le matériel débarquait de 16 heures à 6 heures le lendemain matin. Le 18, les unités rejoignes par leur Artillerie poursuivaient leur progression. Le 19, les dernières résistances étaient brisées et le 20 Juin le nettoyage de l'île était achevé.

Cinquante-trois heures avaient suffi aux Forces Françaises pour submerger les défenses de l'île.

Deux mille quatre cents prisonniers, en majorité allemands dont quarante Officiers, quarante huit canons, plus de cent mitrailleuses, des centaines d'armes individuelles, des dépôts de munitions de vivres de matériel médical, intact, tel est le premier bilan de nos prises.

Sept cents cadavres de soldats allemands attestent la violence de la lutte.

On peut donc affirmer que la première opération amphibie tentée par des Troupes Françaises, sous un commandement français, s'est terminée par un succès complet.

Ce résultat est du en grande partie au courage, à la valeur, au mordant de nos troupes qui avaient suivi un entraînement spécial intensif. Il est du également au travail de préparation minutieux des Etats-Majors et des Services; il est du enfin à l'esprit d'initiative du commandement qui n'a pas hésité, au moment le plus délicat de l'opération et sous un feu intense de l'ennemi, à changer sa manœuvre de débarquement pour prendre à revers les organisations défensives de la base de MARINA DI CAMPO.

Il ne nous appartient pas d'exposer ici, le rôle important joué dans ces opérations par les marines alliées qui ont travaillé dans un esprit de collaboration étroite avec nos forces de débarquement et dont les équipages ont fait preuve de rares qualités de courage et d'habileté manœuvrière.

Il faut souligner enfin l'action efficace de l'aviation alliée, comprenant plusieurs escadrilles de chasseurs et de chasseurs bombardiers français, dont la préparation et dans l'appui de l'attaque en particulier sur la batterie d'ENFOLA.

La conquête de l'île d'Elbe a prouvé que nos troupes sont capables de remplir toutes les missions de débarquement d'assaut que le commandement interallié peut être amené à leur donner.

Cette opération doit être considérée comme un heureux prélude aux combats que notre Armée livrera demain pour la libération de la FRANCE.

—CHEF DE BATAILLON GANDOET.

PAUL VAN ZEELAND

Ancien Premier Ministre

C'est chez des amis communs, Belges comme lui, que j'ai eu le privilège de rencontrer un grand ami de la France. Sans l'avoir jamais vu autrement qu'en photographie son beau visage ouvert et franc m'a immédiatement attiré vers lui parmi cent autres voyageurs qui descendaient du train. Paul Van Zeeland, qui fut Premier Ministre de Belgique pendant de si longues années, est un homme jeune qui respire la droiture et dont le regard transparent est une preuve tangible d'un caractère magnifique.

Plusieurs jours de vie constante avec lui m'ont permis de discuter de très nombreux problèmes; la veille de son départ (et, oh tristesse!—de la fin de ma permission) Il a bien voulu parler plus particulièrement pour les lecteurs de F-Mail . . .

—Le problème de la capitulation militaire de la Belgique, m'a-t-il dit, était justifié 100%. Depuis que quatre tristes années ont passées, la lumière est entièrement faite sur cet événement. La décision que S. M. Leopold III a prise était la seule possible, car notre armée qui avait héroïquement résisté jusque-là, n'avait plus un seul homme en réserve lorsque le 28 Mai nos émissaires partirent pour négocier un armistice.

—L'Etat-Major Belge a-t-il tenu ses engagements envers ses alliés et aurait-on pu espérer une autre issue à la bataille?

—Notre armée me répond-il formellement a, sans être enfoncée, parfaitement réussi un repli méthodique sous les ordres du Haut E.M. Allié. Le dernier jour de la résistance Belge le front entier (et pas seulement le Front tenu par les troupes Belges) a été crevé, et sans notre capitulation le résultat aurait été identique: des dizaines de milliers de soldats Belges auraient été massacrés en pure perte sans cette pénible décision. Toute fois les alliés ont gagné une nuit, les troupes allemandes ayant gardé leurs positions pendant que les négociations étaient en cours.

—L'opinion publique Française, Monsieur le President, est-elle justifiée de croire que L'Etat Major Belge n'a pas prévenu les Alliés de son intention de capituler?

—La France et la Grande Bretagne, me répond le Premier Ministre, ont été constamment tenues au courant de l'évolution de la situation; il est trop tôt pour livrer au public de nombreux détails sur cette période, mais plus tard les documents les révèleront. Ils révèleront aussi que contrairement à ce qui a été dit très

Du Royaume de Belgique Parle A F-Mail

Interview recueilli par le sous-Lieutenant Olivier R. MANTOUX
Moniteur à Turner Field

souvent, le gouvernement Belge a toujours désiré que la ligne Maginot soit continuée jusqu'à la mer; loin de considérer cela comme un acte hostile envers notre pays, nous l'avons souhaité du fond du cœur; car indirectement de telles fortifications sur la frontière. Franc-Belge doublaient la valeur de notre ligne de défense ("Nids de guêpe" des Ardennes, chaîne des grands forts, canal Albert). En effet L'Etat Major Allemand aurait peut-être hésité à attaquer la France par la Belgique s'il avait su que la ligne Maginot attendait une fois notre pays traversé.

—Quelle fut Monsieur le President, la position du Roi Léopold pendant et depuis ces événements.

—Le Roi avant la dernière bataille, et à la demande du Général Weygand, a annoncé que, quoiqu'il arrive, il partagerait en Belgique le sort de son peuple: lors de la capitulation il a respecté son engagement. Quelque soit le jugement que l'on puisse porter, sur cette acte, au point de vue politique, il n'est pas douteux que le Roi en restant avec ses hommes ait obéi aux mobiles de l'ordre moral le plus élevé. A partir de ce moment-là, et malgré toutes les pressions nazies, le Roi, prisonnier de guerre au Château de Laeken (avant son transfert récent en Allemagne) s'est toujours abstenu de tous actes politiques.

A l'heure où en France l'"underground" joue un si grand rôle je ne puis m'empêcher de demander à Monsieur Van Zeeland comment la résistance Belge a été organisée pendant l'occupation. . . .

. . . —Comme dans les autres occupés, tout a été parfaitement mis sur pied; n'oubliez pas que nous avions l'expérience d'une première occupation en 14-18. L'unification des différents mouvements de résistance est pratiquement réalisée; et cet "underground," si vous voulez, bien que dirigé intégralement en Belgique, est en contact constant avec le Gouvernement Belge à Londres; c'est de là qu'il

reçoit des armes, des munitions et du matériel divers de sabotage. Quant à la presse clandestine, elle est lue pratiquement par chaque Belge; "La Libre Belgique," "Le Travailleur" sont particulièrement connus parmi vingt autres journaux imprimés en français ou en allemand. Le courage, l'abnégation, l'héroïsme de tous est extraordinaire: pensez que chaque jour des traîtres sont exécutés, des dommages causés aux occupants, des renseignements politiques ou militaires donnés aux Alliés.

—Monsieur le Président, comment la Belgique a-t-elle été gouvernée depuis quatre ans, et beaucoup de gens ont-ils été favorables aux allemands?

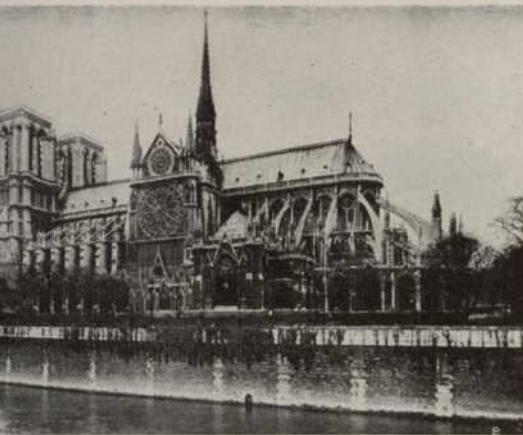
Monsieur Van Zeeland est absolument catégorique dans sa réponse:

—Les allemands ont des autorités d'occupation qui gouvernent le pays et dictent leurs ordres à l'administration belge qui est bien entendu restée en place. Notez bien qu'il n'y a jamais eu de "gouvernement Quisling" à la solde des allemands dans notre pays: Le seul gouvernement légal de la Belgique est le gouvernement actuellement en fonction à Londres. D'autres part de même que le nombre de traîtres est infime, celui des collaborateurs est assez réduit. La confiance dans l'avenir est plus forte que jamais bien que la vie matérielle ait été souvent plus dure qu'en France: et, malgré les sept cent mille déportés pour la plupart ouvriers, une armée de la résistance existe dans le "Maquis" des Ardennes; on y trouve entre ses membres une magnifique solidarité qui a aboli les barrières politiques ou sociales qui pouvaient exister par le passé.

Monsieur Van Zeeland poursuit en me disant sa confiance dans l'avenir de son beau pays.

. . . —L'espoir d'un groupement de L'Europe Occidentale, m'a-t-il dit, dans laquelle la France et la Belgique sont intéressées aux même point est une idée qui verra obligatoirement sa réalisation dans les années à venir. Vous verrez qu'au début ce groupement se fera probablement sur le plan économique, mais il y aura sans doute des conséquences ultérieures sur le plan politique.

Voyez-vous me dit-il en matière de conclusion, c'est là un échelon vers une organisation plus complète et plus parfaite de L'Europe,—et je suis heureux de vous dire que dans ce cadre-là les intérêts de notre pays et de notre grande amie la France sont encore plus étroitement liés que par le passé.



There is something very psychological about sightseeing in Paris. One flatters the curator, or even the guide, and one says admiringly:

"Oh, comme vous connaissez bien l'histoire de la maison!" And they tell the most improbable things in their effort to outdo history. There is quite a technique to be observed if you wish to see places not usually bared to the indiscriminating gaze of the uninitiated public. James and I select a forbidding-looking XVII-century doorway on the street—one of those massive courtyard entrances which promise a lovely Louis XIV façade, entre cour et jardin, and we boldly ring the polished brass bell. The door clicks, and in we step. (The façade is all we imagined it would be.) A concierge pops out of her loge. She, too, looks forbidding.

"Madame désire?"

We ask, oh so pleasantly, if one visits the courtyard.

"Du tout," she responds, briefly. "La maison est habitée."

"Mais, quelle belle maison vous avez, Madame," we yodel in chorus. One always presents the house en bloc to the concierge—it comes rather near the truth at times. She glances at the carved façade (which we are busily noting, while sparring for time), and feels the swell of a possessive pride. She softens a little.

"Je regrette ne pas pouvoir vous faire visiter la maison," she begins. "Mais la famille y est toujours, donc vous comprenez, Madame—" she shrugs. She is rather ennuyée with the family for cutting her out of some possible tips.

We, having no wish to meet the family, say quickly:

"Evidemment; on ne peut pas laisser entrer tout le monde!"

"C'est cela," she answers, with much gratification that we have got her point and are not putting the responsibility of such an ungracious act on her—whose temperament, be it well understood, is all otherwise.

We turn to go out, having seen everything we wanted to see.

"Quel beau temps, Madame," we chant, as she opens the door.

"N'est-ce pas, Madame?"

"Au revoir, Madame!"

"Au revoir, M'sieu-dame!"

We part like intimate friends. We had almost shouted: "A tout à l'heure!"

As for the Monuments Historiques and their chatty gardiens—there is not a XVI-century window from which Diane de Poitiers has not leaned out and spotted François Ier or Henri II coming to see her; nor a XVII-century mansion which has not housed at least a portion of Louis XIV's illegitimate family, or given a few weeks' shelter to Louise de la Vallière or to Madame Scarron, before she changed her name and boasted the particle.

No XVIII-century house has not a faint connection with the Pampadour, even if it be only to contain some furniture (signed Cresson), made especially for her. It is as bad as the Elizabeth-visited country houses of England, or the Washington-slept-in beds of America, but more intriguing, as the illegitimate is apt to be. Get a good M.H. gardien well warmed to his subject, with a ten franc note in the offing, and you will learn more than history ever meant you to.

Katharine Dunlap

CRUAUTES SUR SOI-MEME

Il serait parfaitement louable d'écrire un traité de l'inexistence de l'Homme. Chacun s'organise autour d'une fonction ou d'un organe; le degré de spécialisation donne ce que l'on convient d'appeler la Personnalité.

C'est un jeu comme un autre; et vous gagnerez un brevet d'originalité si vous usez de vos fonctions à contre sens de vos contemporains. Les logiciens s'acharnent à exister en fonction de leur logique, les artistes par la recherche d'accords, et les femmes légères par leur "cœur" . . . Mais la recherche des inexistences n'est-elle pas aussi une tumeur intellectuelle, et je retombe ainsi dans la ronde sans en être jamais sorti.

Me voilà avec un costume de clown et n'est-ce pas un résultat?

* * *

User de l'argument glandulaire auprès des facheux. Cela ne changera rien à leurs inquiétudes ou à leurs enthousiasmes encombrants; cela peut seulement les dégouter de leur interlocuteur désespérément ilote. Une petite injection au fana-

tique et il devient fumiste. Ou bien prendre un quelconque chimeanzé et en faire un mage de l'Esprit ou un joueur d'orgue de barbarie. Il n'en restera pas moins glandulaire, mais sera organisé autour d'un autre métabolisme. Il croira exister d'autant plus qu'il agira sur ses semblables par des décrets spirituels ou des fausses notes. Puis un beau matin, piquez-le à nouveau et mettez-le en cage **Chimpanzé d'Afrique, autrefois Louis Quatorze. Règna de 1949 à 1959, inaugura le Transsaharien, signa la Paix Perpétuelle et transforma le Zoo de Vincennes auquel il consacra les 2/3 de sa liste civile**. Défense de s'approcher et de lancer des allumettes, Louis ne fume pas. (Arrêté Municipal du X Déc. Par ordre du Préfet de Police). Qu'en pensent les tendres ames, amies des Bestiaux.

* * *

Je vous propose aussi, et à bon marché, le Vaccin contre la douleur qui conserve la sensation et la notion du besoin. J'ai trouvé cet antidote contre la Pomme et le Serpent. Isidore Ducasse, Comte de

Lautréamont en rage. Les gens sérieux et la Faculté disent qu'il n'y a pas de vie possible sans la douleur; peut-être, mais pourquoi ne pas essayer. Ce serait supprimer la notion du bonheur, notion confuse (indispensable, croyez-vous) qui ne doit son existence qu'à un manque. Un bon roman se termine ainsi: "le mois suivant, ils se marièrent; ils eurent beaucoup d'enfants et furent heureux." Après cela il y a toujours un point final. La fantaisie de ce vaccin fait justement commencer l'histoire après le point final. Vous me direz que le bonheur est une organisation rationnelle de la douleur, un dosage savant envers et contre les éléments funestes jusqu'au jour où ça ne marche plus. Mais supprimez les éléments funestes. Et vous verrez . . .

* * *

A moins que vous ne me saisissiez par le haut de chausse et ne me traîniez à Bollingfield pour recevoir une 14ième piqûre et celle-là, contre les dérèglements de l'imaginative.

S/Lt. ARNAUD.

MAY - BE SOME TIME MAY - BE SOME - THERE

WHEN SKILS HAVE LOST THEIR GREY YOU'LL

COME TO ME THERE WHERE THE NIGHT MEETS THE DAY AND THE

STARS AND THE FIRE - FLIES PLAY;

AND THE FLAME OF OUR

LOVE SHALL SOAR HIGH A - BOVE LIKE A BIRD

IN - TO IN - FI NITE SPACE THEN THE GODS SHALL SMILE DOWN

ON THIS LOVE WE HAVE FOUND MAY - BE SOME - TIME

MAY - BE SOME - THERE

Sheet music for 'May-be Sometime' and 'May-be Somewhere' by Mrs. Grace O'Beirne. The music is for voice and piano, featuring lyrics and musical notation on multiple staves.

May-be Sometime

May-be Somewhere

by Mrs. Grace O'Beirne



CREPUSCULE

Les feux divins du soir baignent le crépuscule;
A l'horizon de flamme où vibre un fleuve d'or,
Le soleil agonise, élargissant encor
Son disque rougissant dont la clarté recule.

Un souffle immense et doux rode en l'espace pur,
Berçant la nostalgie errante des nuages,
Le galop d'un cheval résonne sur les plages;
L'ombre mystérieuse ensevelit l'azur.

Alors, lente la nuit aux douceurs maternelles
Qui dispense le rêve et calme les douleurs,
Berceuse des regrets, des doutes et des pleurs,
Peuple le ciel obscur de vivantes prunelles.

La lune, voyageuse au pas silencieux,
Chemine doucement sur les routes désertes,
Coule frisson d'argent au long des palmes vertes
Et brille sur la mer comme en d'autres lieux.

L'eau songeuse d'avoir tant de fois
changé d'âme
Mêle sa plainte grave à la rumeur du vent
Et je demeure seul, dans le soir émouvant,
Devant l'horizon clair où persiste une flamme.

L'ombre s'étend comme un manteau d'azur. Nul bruit ne monte désormais de la ville lointaine;
C'est l'heure où l'on entend sur la plage sereine le Baiser du silence au front pur de la nuit.

HUGO SANNA.

La Marine Francaise et Marius A Keesler Field

Le Détachement Français de Keesler Field a eu la joie de recevoir la visite des marins du porte-avion "BEARN" en même temps que celle des personnages bien connus de Marcel PAGNOL: Fanny, César, Escartefigue, Panisse et Monsieur Brun.

Depuis longtemps Madame LAVEDAN, l'active Présidente du groupement des "Comédiens Français de la Nouvelle-Orléans," avait formé le projet de venir à Keesler Field distraire les élèves mécaniciens qui depuis de longs mois n'entendent parler que de "Hydraulic Systems, Propellers, Engines, etc. . . ."

Grace à l'active persuasion de Mrs. KENNEY, Française de naissance, au Lieutenant Anita S. PELLETIER, Officier de liaison du Détachement Français, et à SPECIAL SERVICES de Keesler Field, ce projet a pu être mis à exécution; Le Capitaine de Vaisseau LAMY, commandant au porte-avion Bearn, avait bien voulu autoriser la participation à cette petite fête, de l'orchestre et des artistes du Béarn, bien connus dans toute la région de la Nouvelle-Orléans.

Et c'est ainsi que le Samedi 24 Juin, d'un autocar envoyé à la Nouvelle-Orléans par Special Services, débarquaient la troupe des comédiens Français, et l'orchestre du Béarn.

Dans un ravissant théâtre de verdure, situé en plein bois à la limite du camp, la représentation s'est déroulée devant tout le détachement Français auquel s'étaient joints de nombreux visiteurs de la Nouvelle-Orléans, de Biloxi et des environs.

La joie d'entendre parler et chanter Français se lisait sur tous les visages, et les applaudissements n'allait pas cesser de la soirée.

Après les brillantes interprétations de l'orchestre du Béarn, qui ne cessera de jouer pendant les changements de décor et les entr'actes, Mesdames Evelyn GARROT et Juliette KENNEY interprètent un pot-pourri à la Française qui fait résonner dans les oreilles de l'auditoire, les plus connues de nos vieilles chansons Françaises. C'est ensuite au tour du matelot Mansuy, de nous chanter "Ca fait boum dans mon cœur," souvenir des

beaux jours du café-concert Français.

Après l'interprétation parfaite par le matelot MICHAUD de "Un Accordéon, Une Femme, Un Caboulot," le second-maitre LARDAT, et le matelot PETIT-JEAN, soulèvent les rires de l'auditoire par leur sketch en 2 tableaux "Ronceaux."

Après cette leçon d'histoire (à la façon Béarn) et un court entr'acte, c'est encore le tour du second maitre LARDAT de nous mettre en joie par ses chansons troupier. Il nous semble que pour un moment nous sommes transportés aux Gaités-Rochechouart et l'âme de Paulin semble revivre dans la personne de LARDAT.

Ensuite, Madame Juliette KENNEY nous chante "Mon Petit Kaki," chanson pleine d'actualité, et le rideau se lève sur le décor du caboulot de César. Durant trois quarts d'heure, Madame Juliette KENNEY, Messieurs ESTACHI, KORSON, VESCO et PANZARI, jouent les rôles de Fanny, César, Panisse, Escartefigue et Mr. Brun, dans 2 saynettes de "Marius" et "Fanny": la partie de cartes et les voiles. Les rôles sont merveilleusement campés et l'accent est parfait: une pointe d'ail se promène dans l'atmosphère,

et nos gars du midi pensent avec mélancolie à leur bon Marseille. Que ces grands comédiens amateurs soient fiers de leur œuvre de diffusion en Amérique des chefs-d'œuvre Français; nous leur souhaitons bon voyage et prompt retour à Keesler Field.

Enfin, en apothéose, Madame Evelyn Garrot nous chante "La Fille du Régiment." Sur la scène, des marins du Béarn font une garde d'honneur au Drapeau Français, tandis que des élèves Français de Keesler Field entourent le Drapeau Américain: fraternité de 2 peuples qui ont désiré partager jusqu'au bout les douleurs de la lutte dans l'espoir de partager, bientôt, ensemble galement, les joies de la paix.

Toute l'assistance debout chante, avec Madame Garrot, la Marseillaise et le Star-Spangled Banner. Petit à petit, les lumières s'éteignent, les soldats rentrent dans leurs casernements, les invités s'égrènent et l'autocar repart vers la Nouvelle-Orléans emmenant vers de nouveaux succès les marins du Béarn et les comédiens Français de la Nouvelle-Orléans: c'est, avec nos remerciements, le souhait que nous leur faisons.



- "LE GRAND CHLEM" -

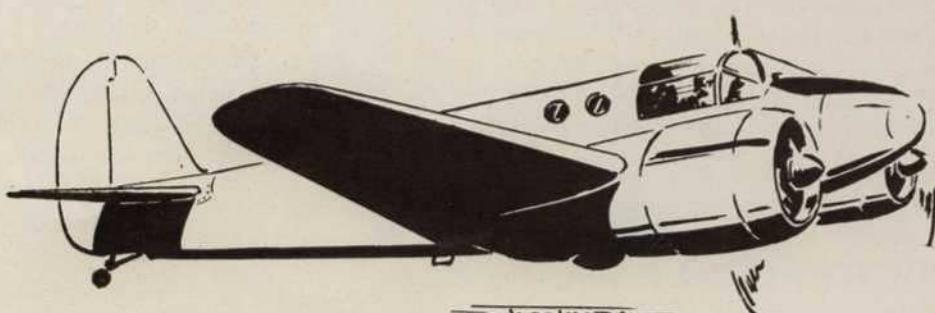


Une équipe d'E.A.R. . . . un seul cœur . . . un même enthousiasme. Un exemple pour tous. C'est une histoire pourtant simple.

L'isolement, la solitude au milieu des épreuves difficiles, telle est la seule maladie que les élèves français, doivent à tout prix combattre aux U.S.A. Par l'union des cœurs, choisir le maximum, c'est ce que disait dès le premier jour le titre même de la petite escadrille du Lieutenant Jacques Noetinger "Le Grand Chlem." Ces gars du "Grand Chlem" en dehors de leur foi, ils ont aussi—il faut le dire—été "verniss."

Une Lorraine authentique, 22 ans, bien décidée elle aussi à choisir "Grand Chlem," devient leur marraine. Savez-vous ce que veut dire être marraine d'une escadrille. Citez plutôt. Ecrire une quarantaine de lettres par semaine à tous les membres de l'escadrille. Etablir un relai de boîtes de chocolats et de dragées, de livres et d'écharpes; bondir aux bibliothèques pour recopier et traduire des textes demandés. Voilà le pain quotidien d'une "marraine!"

Mais bientôt la remise des ailes approche. Il faut redoubler d'efforts. Maintenir à tout prix un moral en acier, faire que chacun s'accroche au milieu des difficultés et tienne jusqu'au bout pour arriver gagnant au but final. L'insigne



GILBERTE HINZELIN

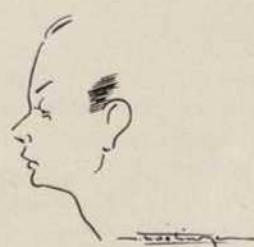
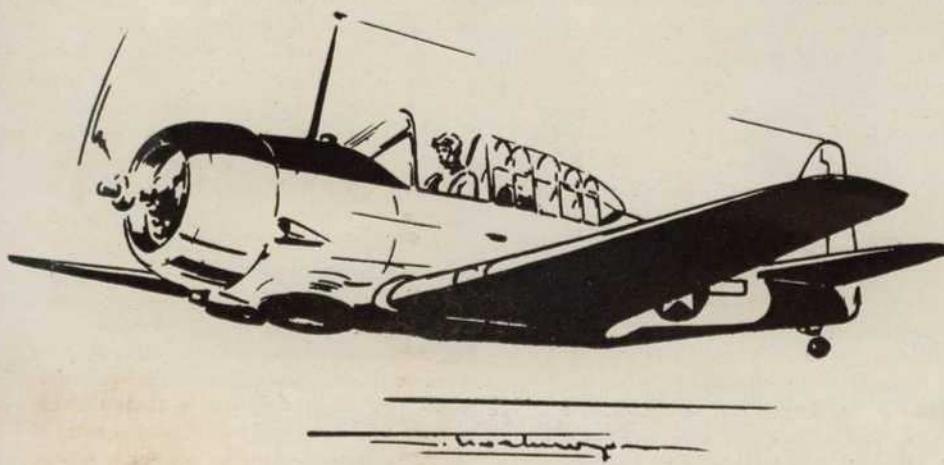
dessiné par le chef d'escadrille et dont la marraine a fait assurer la réalisation est un point de ralliement et de fierté.

La grande nouvelle arrive: la marraine viendra à la remise des ailes, accompagnée de sa soeur, la marraine adjointe, qui depuis la séparation de l'escadrille en bombardiers et en chasseurs a pris la direction des opérations sur le territoire de Turner Field.

Le 30 juin, le grand jour est arrivé "Le Grand Chlem" donne à la France six bombardiers et six chasseurs.

Ces derniers terminent leur entraînement au dernier moment. Après quatre nuits blanches dues au vol de nuit, vont-ils arriver à temps pour embrasser enfin leurs marraines? Non, au dernier moment, ils réussissent à s'échapper et arrivent juste à temps, arborant fièrement leurs ailes.

"Le Grand Chlem" a terminé son rôle. Non, pas terminé, un tel exemple ne peut pas être perdu. Combien de jeunes françaises aux Etats-Unis qui n'ont pas pu s'engager et partir en Afrique, pourraient ainsi faire œuvre utile. Il suffit de s'y décider, de s'y décider encore et de demander à Gilberte et à Jeannine Hinzelin le mode d'emploi: elles connaissent à fond le problème et sa solution.



Dernier Train De Tunis . . .

13 Novembre 1942

E soleil amorphe etait sur la ville de Tunis. Les flaneurs trainaient leur inaction, levaient le nez vers le ciel. Les Italiens, soucieux des bombardements nocturnes de la veille, avaient des regards craintifs. Des rues encombrées: patrouilles, vieux casques sur la tête, fusils style Guerre 14-18, policiers allemands, italiens, français, tous sur les dents. Au ciel quelques nuages et aussi des vagues de Ju. 52 de transport, ronflaient, moqueurs, surs de l'infini, au ras des toits. Plus haut, des Messerschmitt 109 rageurs et hargneux. . . Des bruits, on ne sait d'où ils viennent, circulent, alarmants. Les allemands sont à El Aouina, leurs avions se sont posés à Dépienne et ont débarqué des troupes. La Goulette est occupée par les marines de l'axe. Des détachements ennemis circulent déjà dans les quartiers du port.

Pour quelques-uns il fallait partir à tout prix. Te souviens-tu, mon vieux Roger, de nos recherches d'un moyen de transport pour fuir la ville et l'occupation allemande, de nos démarches pour cacher le prisonnier anglais de la R.A.F. intransportable avec nous? Combien de kilomètres avons-nous abattu dans cette matinée? Dieu seul le sait! Partir. Fuir de toute urgence: une auto, le train, un taxi et peut-être aussi à pieds en dernière ressource. Nous avions tout envisagé. Et nous nous sommes séparés pour continuer nos recherches plus rapidement. Midi: comme pour marquer l'heure exacte les sirènes hurlent. Alerte. Cela paraît inimaginable. Alerte. C'est la guerre et pourtant il y a, au ciel, le soleil resplendissant maintenant. Les trams s'arrêtent, les autos se rangent, les Tunisois canalisés par les hommes de la D.P. se glissent en longues colonnes le long des maisons. Personne ne veut aller aux abris. Quelques bombes tombent encore sur El Aouina.

Et moi, je cours dans les rues. Ou donc ai-je pris toute cette force? Mes muscles ne sentent pas la fatigue et pourtant pendant trop longtemps ils sont restés sans activité. Ce ne sont pas les quelques pauvres exercices que je m'efforçais d'exécuter dans la petite courte à aux pavés usés par les pieds nus des prisonniers. Seuls mes nerfs sont maîtres de mes jambes, de mon corps entier et de la situation. Je n'ai pas compté mes pas, mais ils n'ont servi à rien. Je n'ai rien trouvé pour quitter la ville. La seule solution est la marche à pieds. Jusqu'où irons-nous? Les blindés Allemands nous rattraperont bien vite! Encore un espoir: Roger. Peut-être, lui, aura-t-il découvert le moyen de fuir. Lui, je l'ai retrouvé s'inquiétant de mon retard, de l'heure et de l'alerte. Lui: il tenait l'espoir de fuite.

"Un auto-rail part dans trois quarts d'heure. Pas le temps de t'expliquer. Nous sommes à partir de cet instant les jardiniers du domaine des Pères Blancs de Carthage. "Oh, ce repas! Pas une bouchée n'a pu passer dans ma gorge



Né le 17 fevrier 1916 à Tunis.

Ingénieur Electrochimiste et Electrométallurgiste.

Diplomé de droit.

Ecole d'observateurs en avion à Avord en octobre 1938.

Affecté à la 63ème escadre aérienne à Marrakech.

Puis Chantiers de Jeunesse à l'Ecole des cadres à Fort de l'Eau.

Depuis le mois de mai 1943 au II/52.

Lt. GIOUX

serrée. En bas des autos hurlaient, camions militaires, voitures de la D.P. Ces chers amis qui nous avaient abrités si cordialement, sachant qui nous étions, et toutes les sanctions qu'ils s'attiraient en nous hébergeant, jamais je ne pourrai les oublier. Eux aussi étaient entrés dans l'action. Ils vivaient avec nous cette aventure.

Ce n'était pas une déroute devant l'ennemi. Notre espoir était de revenir dans quinze jours au plus tard sur nos avions. Nous ne savions rien de l'avenir. Nous étions comme des enfants, avec toutes nos espérances. Et ce baiser paternel en passant la porte de l'appartement, il nous a troubé. A l'intérieur, c'était le calme, c'était la sécurité. Maintenant dans la rue, il y avait l'inconnu et le danger, et toutes les polices en action.

Mais nos nerfs ne nous ont pas lâchés; courses dans les rues, pas de taxi, beaucoup de gendarmes, nous fonçons l'air dégagé. Nous sommes les seuls à circuler aussi librement. Comme c'est drôle! Les autres sous les balcons attendent en levant le nez vers le ciel. Rien ne vient, même pas la fin de l'alerte.

La gare: des voyageurs bizarres, plus de belles valises, simplement des paquets de linge. Ou peuvent-ils aller ainsi? Toutes les voies sont interdites. Plus de train, ils pourront attendre longtemps ainsi, peut-être des mois.

Mais nous, alors? Jardiniers? A quoi cela mène-t-il? Je n'essaie pas de trop approfondir la situation. Les idées tournent dans mon crâne. Je subis l'aventure. J'accepte mon destin invraisemblable. Nous nous éloignons de ces voyageurs trop criards. Il y a trop de larmes dans ces groupes. Il ne faut pas s'attendrir.

Devant la gare, dans le petit jardin, avec Roger, nous tournons autour des palmiers. Nous reconnaissions des amis: à peine un petit coup d'œil, d'intelligence, un vague sourire. Pas un mot, toujours ces policiers maudits. C'est une lutte sournoise, à qui pourra être le plus malin. Et nous mettons toutes les chances de notre côté. Des Pères Blancs, longues barbes, très calmes, se promènent eux aussi.

Ainsi, silencieux, nous avons tous l'air de conspirateurs, cela crève les yeux. Je m'étonne que nous ne soyons pas encore découverts.

Distractement un homme nous frolle, je sursaute.

— "Par la petite porte à gauche. Le wagon attend à droite. Doucement." Pas de réponse. Lentement nous exécutons l'ordre. Qui est-il ce petit vieux décoré qui va ainsi de groupes en groupes? Mais à quoi bon savoir. Je vis pleinement l'aventure. Il faut s'y jeter en entier. Nous savons très bien que si les autres nous prennent ce sera vite fini. Ils rechercheront d'où nous venons. Ce sera facile. Et la solution sera vite expédiée. Une valve au matin. Alors ce wagon est la seule ressource. Elle s'offre et nous l'acceptons.

Nous traversons la place ensoleillée, en biais, comme un chat traverse une rue humide de pluie, en craignant de se mouiller les pattes. Une petite porte. Pas de contrôleur. Comme il est doux d'entrer ainsi en toute liberté. C'est si bon la liberté! . . .

La gare triste, aucune locomotive, aucun wagon. Des quais silencieux. Seul un autorail attend à droite. Calme inoui. Cela sent l'angoisse et la mort déjà. Tout n'est que tristesse et désolation. Ces couples silencieux, ces yeux pleins de terreur. C'est la guerre.

Des cheminots en combinaison bleue ont mis une pancarte sur la portière de l'autorail "Indisponible, ne part pas." Quoi? Ne part pas? Ce n'était donc qu'une blague lamentable ce moyen de transport? Mais un employé de la gare nous conseille de monter et de nous y installer. Dieu qu'elles sont longues ces minutes. Nous restons silencieux, Roger et moi. Des Pères Blancs prennent place près de nous, des amis aussi. Ceux que nous avons rencontrés dans des jours douloureux. Roger regarde son chrono. La trotteuse semble s'immobiliser à chaque cinquième de seconde. D'autres personnes s'installent. Nous nous connaissons presque tous. Nous avons eu le temps de nous connaître en d'autres lieux, alors que toutes les calamités du ciel étaient suspendues au-dessus de nos têtes, mais ne parlons pas. L'heure passe lentement. Un coup au cœur le moteur s'est mis en marche. Nous avons tous grande hâte de partir, de quitter ces quais tristes qui peuvent s'emplir tout à coup de troupes ennemis. Partir! Mais il faut chauffer le moteur. C'est long. Nous attendons anxieux et silencieux.

A SUIVRE.

Conference de Presse du General de Gaulle

(Washington 10 Juillet 1944)

QUESTION: Is it reasonable to suppose that you have worked out an informal agreement with the United States as to your participation in civil administration, similar to that which you worked out with the British?

REPONSE: Comme nous l'avons souvent répété, à présent que les colonnes alliées se trouvent sur le sol français, il est évidemment nécessaire que l'on fasse un accord pour la collaboration de l'administration française avec les armées qui se battent sur le sol français. Comme vous le savez, des négociations sont engagées actuellement entre le Gouvernement britannique et le Gouvernement français sur ce point.

Mon voyage à Washington n'avait pas pour objet de négocier des accords de ce genre; j'espère cependant que l'atmosphère que nous avons créée permettra des négociations sur ce point très important. QUESTION: Will the General comment on what freedom allied correspondents may expect when they arrive in Paris? REPONSE: Je puis dire et assurer que nos amis de la presse alliée à Paris y trouveront certainement les mêmes possibilités, les mêmes facilités qu'ils trouvent dans leurs propres pays pour exprimer leurs opinions.

QUESTION: General de Gaulle, have you agreed with the President as to the setting up of a new capital when part of France is liberated, like Rennes for example?

REPONSE: La capitale de la France c'est PARIS; pour le moment, pour quelques raisons que vous connaissez quelque peu, la capitale de la France n'est pas Paris, elle est Alger. Entre Paris et Alger il y a quelques villes françaises et je pense qu'il sera possible de gouverner la France de quelqu'une de ces villes en attendant que nous soyons à Paris.

QUESTION: Will the General tell us if he has the expectation of going himself to Paris to remain there, more or less permanently, to carry on his activities from France?

REPONSE: Je compte aller en France de nouveau le plus tôt possible pour installer les services du gouvernement en France. Mais il faut comprendre que cela est une opération assez compliquée et qui doit être préparée, mais je compte bien, le plus tôt possible que le Gouvernement français s'installera en France métropolitaine. Il est vrai qu'Alger constitue un département de la France, mais il y a

une différence sentimentale entre Alger et Paris.

QUESTION: Has the General a place in particular he would want to go to?

REPONSE: Cela dépend du progrès des opérations militaires qu'il est impossible de prévoir en ce moment.

QUESTION: General, will you comment on the theory that an international police force may be created after the war which will be directed by the small nations?

REPONSE: Je crois que la sécurité internationale après la guerre doit comporter l'existence d'une force internationale ou au moins de forces nationales liées entre elles par des préparatifs pratiques réalisés d'avance. Je crois que dans cette force internationale les forces des petites nations doivent être incluses; à mon avis, la force internationale doit être réellement internationale et comporter le concours de tous, mais je ne crois pas qu'il soit pratique d'attribuer à une catégorie de nations, par exemple, les plus petites, l'organisation des forces.

QUESTION PAR M. CALLENDER: It was stated in the French press, in North Africa, that the United States was suspected of having some designs on some French colonies, some French bases or territories of France.

REPONSE: Je lis quelquefois, comme M. Callender, la presse nord-africaine et j'ai vu, en effet, quelques articles à ce sujet mais je me souviens que ces articles étaient simplement produits par la lecture de quelques articles qui avaient paru dans la presse et les revues des Etats-Unis; il est tout naturel que lorsque les journalistes français lisent dans la presse des Etats-Unis quelques articles concernant la Fédération française, ils soient très attentifs. M. Callender comprend cela certainement très bien.

QUESTION: Do you care to carry that answer further? If you were satisfied, after your talks with President Roosevelt, that the United States has no intention on French sovereignty?

REPONSE: Je suis convaincu que la Président Roosevelt, le Gouvernement américain, le peuple américain n'ont aucune intention d'annexer aucun territoire français, et tous les Français sont convaincus de cela. L'organisation de la sécurité internationale, qui intéresse tous les territoires et en particulier les territoires français; pourra donner lieu à des discussions amicales mais jamais le Gouvernement français n'a cru que le Président Roosevelt, le Gouvernement améri-

cain, le peuple américain n'ont voulu prendre un territoire français.

QUESTION: Does the Government expect the Empire to be returned intact? I have particular reference to Indo-China.

REPONSE: La France est certaine qu'elle retrouvera intact tout ce qui lui appartient, mais la France est certaine aussi qu'après cette guerre, et avec toutes les expériences humaines qui ont été faites pendant la guerre, la forme de l'organisation française dans le monde et spécialement pour l'Indochine ne sera pas la même qu'avant le drame que nous avons traversé.

QUESTION: In what way will that form differ? In what way will the policy differ in the Colonial Empire?

REPONSE: Peut-être, Mesdames et Messieurs, avez-vous quelques nouvelles sur une conférence que nous avons tenue à Brazzaville au printemps, et à laquelle nous avons étudié les formes que devrait prendre, après cette guerre, cette organisation française mondiale. Je crois que chaque territoire sur lequel flotte le drapeau français doit être représenté à l'intérieur d'un système de forme fédérale dans lequel la métropole sera une partie et où les intérêts de chacun pourront se faire entendre.

L'Empire français, comme vous le savez, comprend plusieurs territoires dont l'évolution est très variée; certains territoires sont parvenus à un degré élevé d'évolution, d'autres sont encore très bas. La politique de la France est, et sera, d'élever tous ces territoires le plus haut possible pour que chacun ait la possibilité d'administrer ses intérêts et d'être représenté à l'intérieur d'un système fédéral. Telle est la politique de la France et en particulier pour l'Indochine, qui ne s'appelle pas Indochine mais qui s'appelle actuellement l'Union indochinoise.

Puisque nous parlons actuellement de territoires français où flotte le drapeau français dans le monde, je demande à chacun de vous s'il n'a pas été frappé par le fait qu'après quatre ans de misère et d'occupation du sol français par l'ennemi, après quatre ans de trahison à l'intérieur du pays, pas un seul territoire qui était attaché à la France, pas un seul n'a refusé l'effort de guerre pour la libération de la France et la liberté du monde. Cela a été fait volontairement par 60.000.000 d'hommes et de femmes. Je demande que l'on considère cela car,

humainement parlant, moralement parlant, c'est, à mon avis, pour l'avenir, une chose très importante.

QUESTION: Est-il exact qu'il existe des mouvements de résistance indépendants du Gouvernement Provisoire, formés par des officiers de l'armée et par les Communistes? Le Gouvernement Provisoire a-t-il établi des liens avec eux?

REPONSE: Les officiers de l'armée sont tous actuellement ou bien arrêtés par les Allemands ou sont avec nous dans la résistance et quelques-uns en retraite dans un coin éloigné. Il n'y a pas d'organisation de l'armés en dehors du Gouvernement français. Quant aux Communistes, ils font partie d'un mouvement de résistance, qui s'appelle le "Front National"; ils y sont très actifs et ce mouvement, comme les autres, est naturellement en rapport avec le Gouvernement français, et son activité, comme celle des autres, est dirigée par le Gouvernement français. Il y a des nuances dans la résistance française, mais il n'y a qu'une seule résistance française et qu'un seul Gouvernement français.

QUESTION: Do you anticipate any demands by the French Government and the French people for territories over which the French flag did not fly before the war?

REPONSE: Pour ce qui est de l'Afrique et de l'Extrême-Orient, il n'y a aucune demande que le peuple français et le Gouvernement français aient à présenter, car il n'y a pas à l'heure actuelle un seul territoire dans ces régions occupé par l'ennemi. Je ne sais pas ce que sera le destin des colonies italiennes, mais le Gouvernement français n'a pas de revendications à présenter concernant la Tripolitaine, l'Erythrée, l'Abyssinie maintenant libérée, la Cyrénaique. Pour l'Europe, c'est une question très différente; non pas que nous voulions annexer un territoire qui n'est pas français, mais je crois, et tout le monde croit, que pour la sécurité internationale et particulièrement la sécurité française et de ses voisins à l'Ouest, il y aura des dispositions pratiques à prendre dans certains territoires de l'Europe et sur ces territoires je crois bien que flottera le drapeau de l'armée française.

QUESTION: Does that refer to the Rhineland?

REPONSE: Certainly.

QUESTION: Pouvez-vous nous dire comment, en pleine guerre, vous activez la politique que vous avez décidée à Brazzaville?

(Ici le Général demande à l'interprète d'expliquer la question; celui-ci répond: "On demande comment on peut poursuivre la politique décidée à Brazzaville.")

REPONSE: Ainsi que Madame a entendu dire, nous avons attribué, tout récemment, des droits de citoyen les plus

complets à un grand nombre d'Arabes et d'Algériens.

QUESTION: Has the General any plan for the French army to participate in the occupation of Germany?

REPONSE: Je ne crois pas que l'occupation de l'Allemagne puisse être réglée autrement que par un accord inter-allié, et cet accord jusqu'à présent n'a pas été rédigé avec la participation de la France. Mais je pense que, inévitablement, il faudra régler cette question avec la France et la régler dans le sens que vous dites, c'est-à-dire, dans le sens d'une longue occupation.

QUESTION: Does the General believe that when part of France has been liberated, it would be safe to start controlled feeding through the Red Cross?

(Ici le Général demande si on parle de territoires occupés ou libérés, et on répond: "in territories still occupied.")

REPONSE: C'est une chose qui est envisagée depuis quatre ans. Il y a eu des concours, surtout par les Etats-Unis, pour le ravitaillement, et je dois rendre hommage à ce qui a été fait en particulier par les Quakers, mais le blocus a empêché que cela ait eu une grande extension. Maintenant que la bataille progresse, je ne crois pas que cela puisse avoir un intérêt pratique, malheureusement.

QUESTION: General, please tell us whether a successor has been named to replace Mr. Eboué.

REPONSE: Non. L'intérim est assuré par M. Bayardelle, Secrétaire Général, mais le Gouverneur Général n'a pas encore été nommé.

QUESTION: Will you please say whether any member of your party will remain to continue conversations with the State Department to bring about the same agreement as made in London?

REPONSE: Si des négociations ont lieu entre le Gouvernement des Etats-Unis et nous sur cette question ou sur d'autres, la Délégation Française à Washington est naturellement qualifiée pour représenter la France dans ces négociations; il est possible que nous ajoutions un ou deux experts à cette Délégation, comme par exemple M. Hervé Alphand, pour compléter les négociations. Mais ces négociations entre le Gouvernement américain et la France ont lieu par l'entremise de la Délégation Française à Washington.

J'attire votre attention sur le fait qu'il ne faut pas confondre ces négociations entre les Etats-Unis et la France avec celles qui ont lieu dans une conférence internationale, comme par exemple la conférence monétaire à laquelle un membre du Gouvernement français, M. Mendès-France, Ministre des Finances, participe comme chef de la Délégation française.

QUESTION: Will the General tell us the contribution given by the natives of Africa to the war effort?

REPONSE: Cette contribution a été très large militairement; le recrutement des sujets français en Afrique du Nord, Afrique Centrale, Afrique Occidentale, Madagascar, aussi bien que le recrutement de sujets d'Etats comme la régence tuisienne ou l'empire du Maroc protégés par la France, a été très étendu. Dans les troupes françaises qui sont actuellement organisées, il y a considérablement plus des deux-tiers des éléments qui sont constitués par les Africains. Je ne parle pas, naturellement, des forces françaises de l'intérieur, je parle de celles qui combattent comme par exemple en Italie.

Il ne faut pas oublier le travail très grand qui est fourni par les colonies pour apporter à l'effort de guerre des produits comme le caoutchouc, le café et les produits miniers qui sont si importants pour la guerre.

QUESTION: In your statement, you mentioned that you discussed with President Roosevelt the position of France after the war. Will you tell us if these discussions touched on peace terms for Germany?

REPONSE: Nous avons parlé, le Président Roosevelt et moi, de toutes les questions de la guerre et de l'après-guerre. D'autre part, je me demande comment on pourrait imaginer que la question de l'Allemagne, qui est notre voisine très inconfortable depuis 2.000 ans, puisse être réglée sans la France; elle ne sera jamais réglée sans la France même si, ce que je ne crois pas, on pensait pouvoir le faire, mais cela est inimaginable.

QUESTION: Since it is recognized that President Roosevelt and the American Government do not wish to give full recognition to your Committee until a plebiscite has taken place, can you tell us if you have decided when and how this plebiscite will take place?

REPONSE: Non, cela est une question purement française; la façon par laquelle les Français procéderont pour la reconstruction de la France est une question exclusivement française.

QUESTION: In a recent speech made by Mr. Churchill, Great Britain, Russia, the United States and France were mentioned as the four great powers. Does France consider itself as such?

REPONSE: Je crois que le fait de la France, l'existence de la France, la grandeur de la France sont des choses tellement évidentes, tellement connues que la façon dont on place les unes par rapport aux autres dans un discours ou dans une discussion ne peut avoir qu'un intérêt sentimental mais pas d'autre intérêt. C'est une question de fait, nous verrons les faits.

Maj. General William O. Butler

Eastern Flying Training Command



Maj. General William O. Butler Commanding General, AAF Eastern Flying Training Command with Headquarters at Maxwell Field, Alabama.

Maj. Gen. William O. Butler, Commanding General of the AAF Eastern Flying Training Command, with headquarters at Maxwell Field, Alabama, is a decorated veteran of two world wars and has had ample opportunity to see U. S. training methods put to the crucial test in three different theaters of the present conflict.

He was awarded the French Croix de Guerre for bravery in World War I, the

Legion of Merit this year "for exceptionally meritorious conduct in the performance of outstanding services as Chief of Staff of the Fourth Air Force, and later as Commanding General of another Air Force."

His tour of duty with the Fourth Air Force at March Field, Cal., began December 4, 1940. About this tour and his subsequent assignment on March 24, 1942, as Commanding General of the Air Force located at Ft. Richardson, Alaska, the citation further reads:

"As Chief of Staff of the Fourth Air Force, General Butler displayed executive

ability of the highest order in coordinating the details of staff work in connection with the movement of troops in Pacific theaters and especially in connection with the flight of the 19th Bombardment Group to Hawaii in the summer of 1941, the first mass flight of land airplanes undertaken to that theater.

"In March, 1942, the Air Forces were inadequately staffed. The Alaska Air Depot was in an embryonic stage. The Bomber Command, Fighter Command and Service Command had not been organized. Notwithstanding this condition of unpreparedness for combat operation, General Butler, by June 3, 1942, had set up an improvised Air Command and commenced actual operations against the enemy."

General Butler, who received his appointment to the rank of Major General October 25, 1942, was born in Marshall, Va., Sept. 23, 1895. Upon graduation from West Point in 1917, he was appointed a Second Lieutenant in the Field Artillery. As a member of this branch, he was detailed as an aerial observer in the Balloon Service in France, and for this service was awarded the Croix de Guerre.

General Butler continued his air career in 1921 with his graduation from the Airship School.

He is rated Command Pilot, Balloon Pilot, Combat Observer, Balloon Observer and Aircraft Observer.

He was graduated from the Air Service Advanced Flying School, Specialized Observation Course, in 1926; from the Air Corps Tactical School at Maxwell Field in 1932; from the Air Corps Primary Flying School in 1936; and from the Advanced Flying School, Observation Course, in 1936.

General Butler was promoted to First Lieutenant in May, 1917; to temporary captain in August, 1917; to permanent captain in August 1919; to Major in August, 1932; to temporary Lieutenant Colonel in August, 1936; permanent Lieutenant Colonel in June, 1940; Colonel, AUS, December, 1941; to Brigadier General, AUS, in March 1942; and to Major General, AUS, in October, 1942.

Deanna

To the French students
in America -
D sincere good wishes!
Deanna Durbin



Durbin

Cette jeune artiste n'a pas à être présentée, tous les français connaissent et apprécient son grand talent. Elle nous à tous fait rire ou pleurer, sa grace naturelle a conquis tous les amateurs du cinéma.

Ses films principaux: *Trois Jeunes filles à la Page*, *Délicieuse*, *La Soeur du*

Valet, *Cet age ingrat* et enfin son tout dernier film: *Christmas Holiday* ou son charme nous séduit.

F.Mail lui a écrit pour lui demander une photographie, elle est la marraine de la promotion "MAILLOUX" 1939-1940 de l'Ecole de l'Air, et avec sa gentillesse

qui la caractérise elle a envoyé la photo que nous reproduisons.

F.Mail espère qu'elle viendra prochainement visiter ses amis et c'est avec joie que nous la recevrons.

Interprète James G. Rely

D U P. T. 19 A U C. 82

ou

L'Etonnante Carriere D'un Ingenieur Francais

M. Armand J. Thieblot

French-American Aircraft Designer

Few men can lay claim to the distinction of having designed five airplanes. Still fewer can match the astounding record of French-American Armand J. Thieblot, who, while still in his early 40s, can take the credit for the design of five planes in the past twelve years. Moreover, one of the five, the Fairchild PT-19, is perhaps the most widely used primary training plane of this war.

In a sense, the PT-19 typifies the peculiar design genius of the Chief Engineer of Fairchild Aircraft. For, while there is nothing radical about it, the plane is a unique combination of carefully tested, but aeronautically advanced, developments.

Thieblot's PT-19 was, for example, one of the first low-wing training planes. Previous trainers were of the high-wing type and student pilots who used them had marked difficulty later in accustoming themselves to the low-wing design of most tactical aircraft. More important still was the new wing which Thieblot designed for the Fairchild plane.

The PT-19's wing, instead of stalling from the tip inward, stalls from the training edge near the fuselage outward. Thus the student, warned by vibration that he is stalling, continues to have lateral control and, with the wing tips still flying, has a chance to pull the PT-19 out of the stall without going into a spin.

Student pilots—many of them Frenchmen taking flight training in the United States—also know at first hand the broad landing gear Thieblot built into the plane to reduce landing, takeoff and taxiing tip-overs and the plane's inherent flight stability and ease of control.

Perhaps one of the reasons for Thieblot's insistence on designing safety into his airplanes is that the first hour he was connected with the aircraft business he spent watching a crash and helping to pull the luckless pilot from the wreckage. At the time of the crash, he had just joined the staff of a small Paris airplane

company, following his year of compulsory military training.

Born in the pleasant French countryside, about 150 miles from Paris, Thieblot early developed a liking for mathematics. After attending a university at Paris, he was well equipped to take the offer of a friend who had offered him a place in his optical company as an optical physicist.

Although he was scheduled to become foreign representative of the optical firm, Thieblot was not happy in office work. When his year of military training took him out of the business, he never returned. Instead, he became a stress analyst with the small airplane company in Paris.

It was in Paris that he met Alexander Kartveli. They became fast friends. Together they met Charles Levine, who had flown over with Chamberlain and whose latest whim was to hire his own personal airplane designers. They were together, too, when Levine brought them

to the United States and put them to work on Long Island in 1929.

Unfortunately, Levine could not speak French or Russian and Thieblot and Kartveli could not speak English. At the end of six months, Thieblot left to go to work with Fokker Aircraft at Hasbrouck Heights, New Jersey. He continued as chief of stress analysis at Fokker until 1930 when the company was purchased by General Motors. General Motors reorganized the company as General Aviation Corporation and Thieblot remained with the new firm until it was dissolved in 1932.

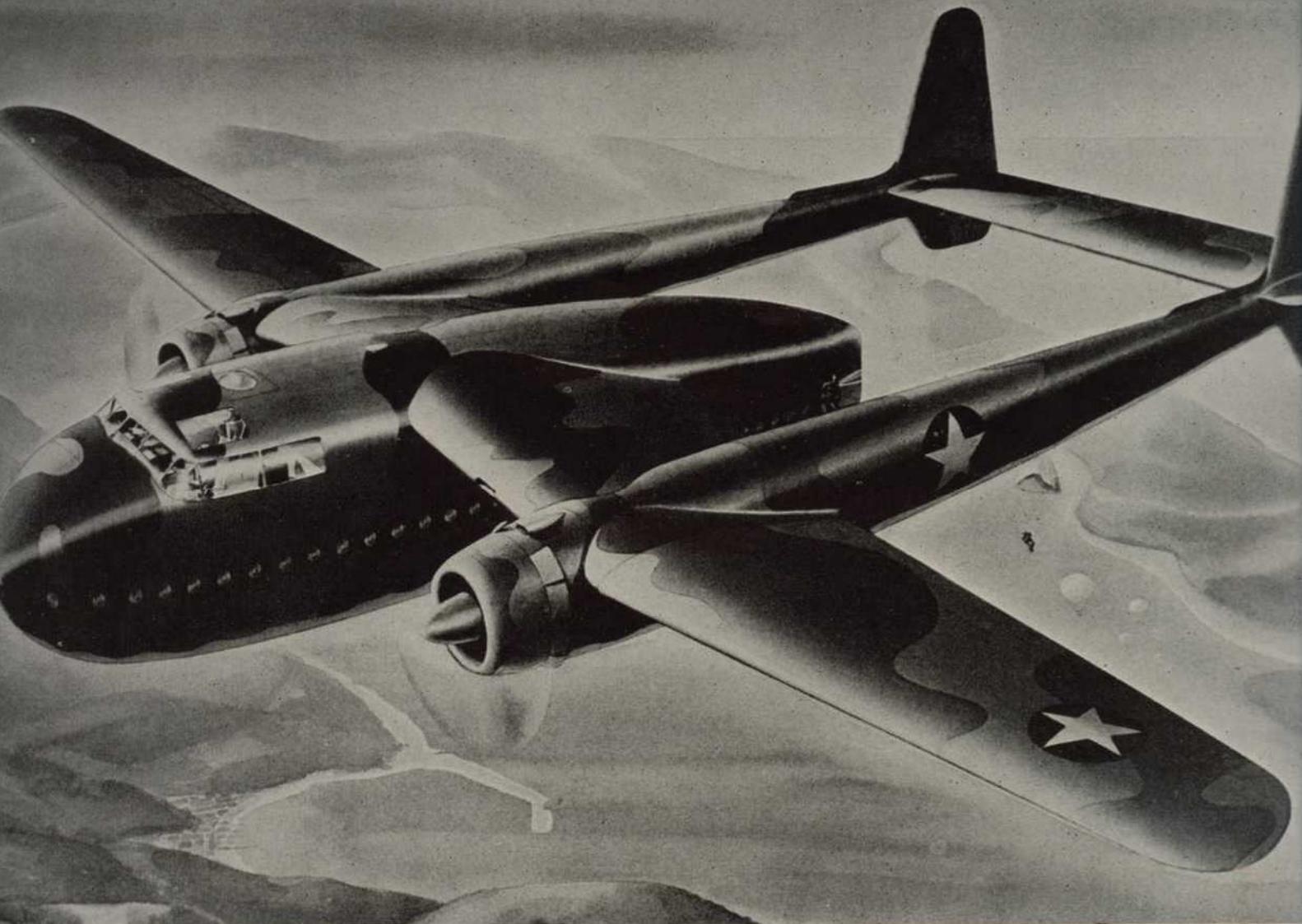
Thieblot's career at Fairchild Aircraft dates from then. First he was chief of stress analysis, advancing to his present position in 1937. One of his earliest duties involved the design of the Fairchild amphibian. In this work, he made use of his experience in designing for Levine the Uncle Sam, the first all-metal airplane built in the United States.

Later, Thieblot turned his attention to designing an advanced training plane for the army. The present army version of this plane is the AT-21, a swift ship using two Ranger engines. Thieblot also is responsible for the Fairchild UC-61, the military version of the famous F-24, and for the forthcoming C-82.

The C-82 may well prove to be Thieblot's greatest achievement. Into its design he has introduced innovations which no other cargo ship can boast. One of them is that the plane which has an outriggered tail, can be loaded from the highly accessible rear of its fuselage.

However great may be the achievements of the C-82, one thing is certain: Thieblot will not rest on its accomplishments. A relatively short, compact and dynamic person, he is by nature incapable of relaxing on the job. He is a perfectionist and, teamed with Fairchild Aircraft, can be counted upon to give the world new and finer planes as the Air Age advances.





TOMORROW'S CARGO

Details of the design, construction and performance of Fairchild's new all-metal cargo-carrying airplane continue to remain a closely guarded military secret.

This artists' drawing of the new 'truck-horse' of the air permits a conception, however, of the appearance of the plane

TRANSPORT TODAY

which Fairchild has engineered specifically to meet present war needs for carrying guns, tanks, ammunition, supplies, troops or paratroops to distant points of combat and operation.

Built of metal and designed to operate into and from air-fields of limited size, the twin-

engined craft has a range in excess of 3,500 miles.

Easily adaptable to peace-time air service and the anticipated universal expansion of commercial air transportation, it provides unique features for handling passengers, mail, express and cargo of varying sizes for air commerce of the future.

RAINBOW GRILL

1212 13th Street, Washington, D. C.

Telephone ME. 9187

Rendez Vous Des Aviateurs Francais De Passage a Washington

On:

Y parle francais

Y mange de veritables "Frites"

des poulets casserolle champignons

des steaks

et tous plats preparees a la Francaise

VINS des meilleurs
crus.

POSITION DE LA FRANCE DANS L'HISTOIRE DE L'ATLANTIQUE

L'établissement des services aériens au-dessus des espaces maritimes a toujours été précédé par des exploits d'allure sportive traduisant l'intérêt manifesté à leur égard par les différents pays, leur capacité à les entreprendre, et conditionnant en quelque sorte l'avenir de leur position. La France dans cet ordre d'idées a un brillant palmarès. Blériot, le premier, en effet, a conquis la Manche, Garros la Méditerranée, Costes et Le Brix l'Atlantique-Sud. Il convient donc pour situer nos réalisations dans le domaine aérien de l'Atlantique-Nord de rappeler d'abord la contribution apportée par nos valeureux pionniers à la pose de ce qui est devenu l'un des plus importants maillons des liaisons aériennes autour du monde.

Pour mesurer la valeur véritable de leurs exploits, il importe aussi de mettre en relief, ne serait-ce que brièvement, les principaux obstacles et les divers degrés de difficultés inhérentes aux premières traversées de cet Océan, dont le survol sans escale devait constituer une des plus grandes conquêtes de l'air. Il faut distinguer, en effet, la traversée par étapes, qui-entre Terre-Neuve et l'Irlande, ou entre les Açores et Bermudes, réduit le survol maritime à un maximum de 3,500 km., de la liaison directe, de continent à continent, représentant un coup d'aile d'au moins 6,000 km., la traversée de l'Amérique vers l'Europe facilitée dans presque tous les cas par des vents favorables, de la traversée d'est en ouest retardée constamment par des vents contraires. Pour l'avion de raid des premières tentatives, volant à moins de 200 km. l'heure, le parcours pouvait se trouver ainsi ramené à une distance équivalente, par vent nul, de 4800 km. dans le cas du survol vers l'est, contre 8,000 km. dans l'autre! Il faut réaliser la terrible menace présentée pour les appareils de l'époque par les sérieuses conditions de givrage, rencontrées presque à toute époque de l'année sur le quart du parcours intéressant Terre-Neuve. Le givrage des moteurs était d'ailleurs d'autant plus à craindre dans les traversées vers l'ouest que cette région se trouvait abordée à un régime de puissance très réduit, en fonction du délestage du combustible, afin d'utiliser l'appareil à son maximum de rayon d'action. Il faut réaliser encore l'immense difficulté pour le pilote de l'époque de maintenir son appareil en ligne de vol et en direction, à travers les profondes zones de grains et de brume impossibles à éviter sur un tel parcours, sans disposer des instruments de pilotage utilisés aujourd'hui en pareil cas, sans avoir l'assistance si réconfortante du guidage et des communications par radio, sans avoir même la ressource de pouvoir atteindre une altitude suffisante pour sortir éventuellement de la "crasse" et se repérer par observations astronomiques.



par
Robert V. Boname,

Il faut mentionner encore l'imperfection des renseignements météorologiques qui pour avoir la précision et l'efficacité nécessaires à un vol qu'une aussi longue durée aurait nécessité l'organisation d'un vaste réseau d'observation et de communications internationaux ainsi que des moyens permettant d'alerter l'équipage en cours de vol et de les prévenir des changements de conditions susceptibles de l'intéresser. Il faut ajouter, enfin l'effort physique et la tension d'esprit presque surhumaines demandés à une équipe de deux ou trois hommes, enserrés dans un habitacle restreint pendant trente à quarante heures de vol, au-dessus de l'immensité de l'Océan, derrière un moteur n'ayant guère plus que l'endurance du voyage. On peut alors se représenter le courage et l'abnégation dont durent faire preuve ces héroïques aviateurs qui, les premiers, osèrent se lancer sur l'océan et, quelqu'autait été le sérieux de leurs préparatifs, la part considérable de chance à laquelle ils confiaient leur sort. D'ailleurs, l'immense progrès technique, le développement considérable de l'équipement de bord réalisés au cours des vingt années qui nous séparent des premières tentatives, l'ampleur des moyens mis en œuvre pour assurer, de terre, la sécurité des services transatlantiques d'aujourd'hui suffisent à mettre en évidence le caractère de véritable épopée des premiers raids transatlantiques.

Dès que le record de distance sans escale, porté par Costes et Rignot en Octobre 1926 à 5,450 km. par un vol de 32 heures de Paris à Djakarta, eut approché la distance séparant les deux rives de l'océan, le caractère chevaleresque de certains valeureux pilotes devaient se sentir attirer par cette grande aventure, sous sa forme d'ailleurs la plus audacieuse; celle de la traversée sans escale vers l'ouest. Avant même que la contrepartie, cependant combien plus facile, eut été tentée en sens inverse, deux aviateurs français, conscients du supreme sacrifice qu'ils devaient consentir, allaient attacher à tout jamais leurs noms aux annales de cette glorieuse épopée. Jusqu'alors, en effet, les seules traversées avaient été entreprises vers l'ouest et seulement entre les

points d'escale les plus rapprochés. Elles remontaient à 1919, lorsqu'un équipage de la marine américaine d'abord, avait réussi sur un hydravion quadrimoteur à relier New-York à l'Angleterre en 71 heures en passant par Terre-Neuve, les Açores et Lisbonne, puis quand l'équipage anglais Alcock et Brown s'était attribué par un vol de 16 heures 12', sur un bimoteur Vickers, la première liaison sans escale de Terre-Neuve à l'Irlande.

Mais, à l'aube du 8 Mai 1927, il y a donc 17 ans, Nungesser et Coli à bord d'un biplan monomoteur baptisé "L'Oiseau Blanc" s'envolaient du Bourget pour tenter d'atteindre New-York sans escale. L'appareil, un avion marin Levasseur, à fuselage-coque, à train larguable, dérivé d'une formule éprouvée, constituait une des plus intéressantes réalisations de l'époque et correspondait au choix le plus judicieux qui pouvait être fait pour une pareille tentative. Actionné par un moteur Lorraine de 450c.v., et avec 4,000 litres d'essence qui lui conférait d'après des vols types, une autonomie de plus de quarante heures de vol à 185 km. heure, cet avion devait atteindre, même par vents très défavorables, au moins la côte du Canada.

Les préparatifs et les essais avaient été menés avec un soin tout particulier de manière à assurer les plus grandes chances de succès que pouvait offrir la technique du moment. Après un magnifique décollage, à plus de 5,000 kg. (83 kg. au mètre, 210 kg. au c.v.) (Belle performance pour l'époque!) et après avoir largué son train, "L'Oiseau Blanc" escorté par une escadrille militaire jusqu'à la côte française, prit la mer au large d'Etretat à 300 m. d'altitude environ, puis survola le sud de l'Irlande. Ce fut, ensuite, l'attente anxieuse de tout un peuple souhaitant ardemment la réussite de deux de ses plus vaillants enfants; aux manifestations de joie qui accueillirent la nouvelle, rapidement répandue, mais malheureusement sans fondement de leur arrivée sur la côte américaine, suivit l'angoisse d'une longue attente au cours de laquelle toutes les recherches entreprises avec l'aide généreuse de la marine américaine restèrent malheureusement sans résultat. Comme la carte météorologique du départ laissait craindre la brume et la neige aux environs de Terre-Neuve, l'expérience acquise depuis lors sur cette route laisse tout naturellement supposer que le givrage, contre lequel la technique du moment ne fournissait aucune défense, eut sans doute raison de ce bel appareil et de son vaillant équipage.

La déception devait être d'autant plus

HISTORIQUE DES TRAVERSES AERIENNES ATLANTIQUE NORD

profonde que deux semaines plus tard à peine, Lindbergh qui s'était envolé le 20 Mai de New-York sur son "Spirit of St. Louis" appareil loin d'avoir les possibilités du Levasseur, atterrissait le 21 au soir au Bourget. Bien plus, au cours de ce même été, l'aviation américaine allait encore s'attribuer la réussite de trois autres traversées du même genre:

Celle de Byrd qui, avec un trimoteur Fokker et trois hommes à bord, se posait sur une plage de Normandie. Celle de Chamberlin, homme d'affaires américain, qui, arrivant à bord d'un Bellanca, dans les environs de Berlin après 42 heures de vol, portait du même coup le record de d'stance à 6,400 km. Celle des aviateurs Brock et Schlee volant à bord d'un Stinson de 220 c.v. de Terre-Neuve à Londres.

Par contre, toujours aucun succès dans les traversées vers l'ouest: une tentative anglaise, entreprise sur un "Fokker" à moteur Jupiter, par un colonel aviateur accompagné d'une princesse se terminait par une malheureuse disparition; des conditions atmosphériques défavorables obligeaient un équipage allemand à rebrousser chemin au voisinage de l'Irlande, enfin, la brume décourageait peu après leur départ deux autres aviateurs français: Givon et Corbu. Ces braves en furent pour vidanger la presque totalité de leur 9,700 litres de combustible avant de reposer au Bourget leur Farman trimoteur de 500 c.v. qui avait également fait l'objet d'une longue préparation et de nombreux essais.

C'est en avril 1928, qu'une autre tentative effectuée par un équipage allemand parti d'Irlande pour gagner New-York et arrivant de justesse au Labrador, à bout d'essence et au prise avec le verglas, constituait en somme la réplique à la première traversée effectuée en sens contraire, dix ans plus tôt, par les aviateurs anglais Alcock et Brown. Par suite du vent contraire, pas moins de 36 heures leur avaient été nécessaires pour couvrir les 3,500 km. de cette traversée. L'intervalle de temps et la différence de durée séparant les deux performances constituaient une preuve péremptoire de l'écart de difficultés présentées entre les deux sens du parcours!

Finalement, en juin de cette même année, la traversée accomplie d'ouest vers l'est par Lefevre, Assolant et Loti à bord de leur "Oiseau Canari" ammené antérieurement par paquebot aux Etats-Unis, marquait le premier succès des ailes françaises sur l'Atlantique Nord. L'avion, un monoplan à aile haute "Bernard," à moteur Hispano de 600 c.v. avait réussi à décoller de la plage d'Old Orchard en Floride au poids total de 5,780 kg. soit

134 kg. au m² et 10 kg. au c.v. tour de force d'autant plus remarquable qu'un passager clandestin, ignoré de l'équipage, avait pris place dans la queue de l'appareil. Avant d'atterrir à Paris, but réel du voyage, l'équipage dut se poser sur la côte espagnole après avoir couvert 5,000 km. en 30 heures.

A en juger tant par les réussites de justesse que par les échecs des diverses tentatives, la traversée de l'Atlantique-Nord correspondait encore à cette époque à la limite des possibilités des meilleurs avions de raid existant. La réussite à coup sur même de ces exploits, purement sportifs, devait demander un effort technique supplémentaire et attendre des appareils aux performances plus élevées, à l'équipement plus perfectionné, qui en résulteraient.

Aussi, malgré une campagne de presse manifestant une certaine impatience à voir la France réaliser la première la grande envolée sans escale de Paris à New York, d'autres aviateurs français allaient s'y préparer méthodiquement, avec un sang froid et une patience exemplaires.

Costes, devenu célèbre pour avoir remporté plusieurs records de distance retentissants sur avion Bréguet, pour avoir réussi avec Le Brix, fin 1927, début 1928, la première traversée sans escale de l'Atlantique Sud et l'avoir fait suivre d'un magnifique périple dans les deux Amériques, puis d'un retour éblouissant du Japon en France paraissait rassembler les plus grandes chances de succès. Jetant son dévolu sur un Bréguet 19 spécial, mis à sa disposition par Monsieur Coty, le propriétaire du journal "L'Ami du Peuple," Costes, qui en Bellonte, comme coéquipier, avait choisi un imperturbable navigateur, allait aussi bénéficier de l'assistance et de l'expérience technique considérable de deux grands constructeurs français: Bréguet et Hispano.

Après une tentative de traversée à la latitude des Açores entreprise en Décembre 1929, au cours de laquelle Costes manifesta une fois de plus sa maîtrise de savoir faire demi-tour à temps, le grand exploit devait être réussi pour la première fois, d'ailleurs, le 1er septembre 1930. Ce jour-là, le "Point d'Interrogation," pour rappeler le nom de baptême du fameux appareil, un biplan trappu aux lignes harmonieuses, équipé d'un moteur de 710 c.v. décollait du Bourget, à l'aube (au poids total de 6,400 kg. soit 107 kg. par M2 et 9 kg. au c.v.), 37 h. 15' plus tard, Costes et Bellonte se posaient sur le terrain de Curtiss Field, à proximité de New York, 3 ans et 3 mois après la réussite de Lindbergh.

Pour l'équipage qui bénéficia exceptionnellement sur près des deux tiers du parcours de vents favorables, qui grâce à

la radio de bord put modifier son itinéraire en fonction des renseignements météorologiques transmis en cours de vol, la traversée fut cependant loin d'être une promenade!

Il lui fallut lutter dans le gros temps de la 9ème à la 14ème heure de vol et naviguer dans la brume au voisinage de Terre-Neuve.

Depuis la tentative de leurs premiers devanciers, l'appareil comportait heureusement de nombreux perfectionnements, comprenant entre autres, en plus d'une instrumentation et d'un équipement de bord beaucoup plus complets, un réchauffage de carburateur qui, à certains moments, se révéla indispensable.

L'année suivante, en juillet 1931, une belle performance des aviateurs américains Russel, Boardman et Palando, réussissait par un vol de 43 h.20' de New York à Istamboul à porter le record de distance en ligne droite à 8,100 km. devait faire refléchir et stimuler une autre grande équipe française: Codos et Rossi qui se préparaient précisément à accomplir un exploit identique. Ils le réalisèrent finalement du 5 au 7 aout 1933 par un magnifique coup d'aile qui reliant New York à la Syrie rapportait à l'aviation française qui allait le conserver jusqu'en 1938, le record de distance en ligne droite, porté cette fois à 9,100 km. L'appareil, le monoplan à aile haute, Blériot-Zappata "110," "Joseph LeBrix," à moteur Hispano de 600 c.v. avec lequel Bossoutrot et Rossi s'étaient au plus tôt, attribué le record de distance en circuit fermé homologué à 10.600 km. et qui avait pu être magistralement décollé à 9 tonnes (soit 110 kg. au M2 et 15 kg. au c.v.) atteignait déjà un rendement aérodynamique à peine dépassé, quinze ans plus tard, par les meilleurs appareils d'aujourd'hui.

Le même équipage, en reliant de nouveau en mai de l'année suivante, Le Bourget à New York en 38 h. 27' à bord du même appareil, s'attribuait aussi le premier aller et retour aérien au-dessus de l'Atlantique-Nord.

Avec deux ou trois autres traversées plus rapides effectuées de 1934 à 1937 entre Terre-Neuve et l'Irlande: celles de Kingforth Smith, d'Amelia Earhart et de Mollison, pour mentionner les plus importantes... Voilà quelles furent les performances de raid exécutées par les divers pays au-dessus de l'Atlantique-Nord, avant l'ouverture de leurs services commerciaux! Au point de vue qualité de réalisations, en tous cas, la France n'avait donc rien à envier à celles des autres nations. Elle pouvait même, à juste titre, s'enorgueillir de l'effort technique, de la valeur du matériel et de la trempe des hommes qui lui avaient réservé ses succès et préparé dans ce domaine une position privilégiée.

A SUIVRE.

Toujours Champion Du Monde

LE TERRIBLE est un des 6 batiments dont le gouvernement français avait decide la construction en 1930. Ses "sister ships" sont l'AUDACIEUSE, LE FANTASQUE, l'INDOMP-TABLE, LE MALIN et LE TRIOMPHANT.

Quatre parmi ces 6 batiments combattent actuellement dans la flotte française; ils en sont un des titres de fierte.

Le deplacement, la vitesse et l'armement de ces batiments sont tels qu'ils surclassent largement tous les "destroyers" des marines étrangères et qu'ils doivent plutot être consideres comme des croiseurs legers.

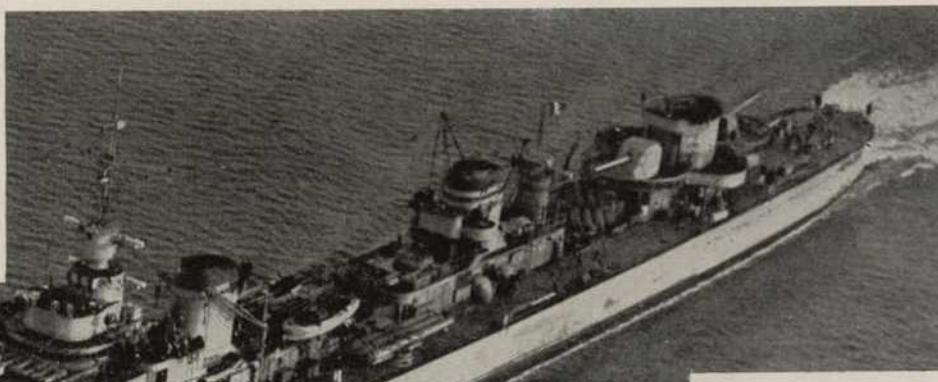
Les performances realisées par LE TERRIBLE au moment de ses essais en ont fait le batiment le plus celebre de la serie.

Construit par les chantiers navals français à Blainville (Calvados) il entrat en service en 1935 apres des essais particulierement brillants.

Avec une puissance de 90,000 chevaux il dépasse en effet la vitesse de 45 noeuds, devenant ainsi le batiment le plus rapide du monde, si l'on excepte les edettes rapides. Son record n'a jamais été battu. Il est intéressant de signaler que les autres batiments de sa classe bien qu'ayant développé parfois des puissances

supérieures et ayant une copie identique n'ont pas dépasse cette vitesse. Les causes de ce phénomène n'ont jamais été très bien éclaircies.

LE TERRIBLE est venu aux Etats-Unis en 1943 pour y subir une refonte complète. Il a été doté par la marine américaine des derniers perfectionnements en matière de guerre navale. LE TERRIBLE participe maintenant à des opérations très actives où ses qualités militaires en font un batiment de premier ordre.



Le Terrible

Emile, Conn. Ave., the most complete beauty salon in the world with "head-to-toe" service

— MAISON FRANCAISE —

1221 Connecticut Ave.
District 3616

Branches:

Mayflower Hotel, Dodge Hotel, Meridian Hill Hotel, and 3020 Wilson Blvd., Clarendon, Va.

528 12th Street N. W.
NAtional 2028

TRADITION DE CHEZ NOUS

LA MOISSON

Par tous les chemins, par toutes les routes s'en vont et reviennent les charrettes cahotantes et lourdes, pleines à déborder des gerbes blondes.

Aux basses branches, aux ronces griffues et aux genets des talus et des haies, des épis restent longtemps à pendre, tandis que sur les aires, par devant les maisons basses, au milieu des poules affairées, samoncelle la moisson.

Dans l'air traîne un relent indéfinissable de poussière, de sueur de blé, mêlé à l'odeur de la soupe que prépare, au coin de l'atre, les ménagères.

Le village semble avoir la fièvre. Ca l'a pris un beau matin. Un matin plein d'un bleu léger, où tous les hommes, toutes les femmes, tous les enfants d'un commun accord sont partis vers les champs, la faux à épaule, la faucale à la main, le barillet de cidre ou la gourde de vin en bandoulière.

Et depuis cela dure. De la pointe du jour à la nuit close, au dos des collines, au ciel des plaines, dans le soleil, pareillement peinent et poussent à la besogne les moissonneurs.

Jis fauchent comme autrefois et avancent en échelons réguliers. A chaque battant de la grande faux, ils ahannent et ne s'arrêtent qu'au bout du champs pour redonner du fil à la lame, essuyer la sueur qui ruisselle de leur face et boire une bolée de cidre conservé aux creux des talus.

Les femmes suivent et de leur faucale assemblent les andains en javelles et gerbes.

Les enfants, eux, ont pour besogne de poser les liens et de porter à boire.

Ici, une "moissonneuse-lieuse," semblable à une grande sauterelle, crépite inlassable derrière son tracteur et, à grandes goulées, avale les hautes tiges dorées.

Le village ne reprendra sa quiétude apparente et ses rêves au soleil, derrière les fils de fer ou séchent les hardes, que lorsque la dernier épis sur le dernier lopin de terre sera couché.

Alors on pensera à fêter la grande affaire de l'année. Car dans tous les pays et de tous les temps l'homme a fêté le blé et la moisson.

La pratique essentielle, qui consiste à reserver dans les champs moissonnés un bouquet, ou une couronne d'épis, ou une croix de paille décorée de rubans et de

fleurs, et à l'offrir à une fille existait déjà chez les anciens égyptiens ou le moule à gerbe, paré de bandelettes et déguisé en une sorte de poupée divine s'appelait la "Fiancée" ou la "chérie" du blé.

Les primitifs croyaient à l'existence d'un Esprit du Blé pouvant s'incarner dans une forme humaine et qu'on immolaît quand il perdait sa force, afin de lui permettre de renaitre revigoré et rajeuni.

A l'occasion de la moisson, les égyptiens célébraient encore les mystères d'Osiris, les Grecs ceux de Demeter et de Persephone, les Romains de Cérès.

Demeter et Persephone, la mère et la fille, personnifient toutes les deux le blé sous son double aspect de la plante donnant naissance à la graine de l'année nouvelle.

C'est Demeter qui révéla aux Athéniens le secret du blé et répandit la bienfaisante découverte, selon ce mythe. Persephone, un beau jour, cueillait des fleurs dans la plaine, quand, tout à coup, la terre s'ouvrit et Pluton sortant de l'abîme emporta la jeune fille en son royaume souterrain.

Dans sa grande douleur, Demeter cacha ses tresses d'or sous un voile de deuil et se mit à parcourir le monde à la recherche de son enfant, sous les traits d'une vieille femme.

Par le Soleil elle apprit ce qui était arrivé et ordonna à la semence de demeurer cachée sous terre.

C'est en vain que l'homme laboura, sema, hersa, la terre resta stérile. L'humanité fut menacée de mort et Zeus effrayé dut ordonner à Pluton de rendre Persephone à sa mère.

Le Blé sortit alors des terres, plus abondant, plus lourd, plus beau qu'il n'avait jamais été. Et les villes grecques, en reconnaissance envoyèrent, depuis ce temps, les premices de leurs récoltes d'orge et de froment au temple des deux Déesses.

Pour le chrétien, la fête de la Moisson prend un sens mystique et aboutit au mystère de l'Eucharistie tandis que les coutumes primitives se sont conservées sous forme de traditions.

L'Esprit du Blé, nommé la "Mère du Blé," la "Grand'Mère," la "Vieille Femme," ou la "Baba" comme dans les pays Slaves, la "Sorcière" au Pays de Galles, a fui devant les moissonneurs pendant

qu'ils coupaien le Blé et s'est réfugié dans les derniers épis du champ.

De cette dernière gerbe on fait une poupée, parée de rubans, et en grande cérémonie on l'amène à la ferme où elle préside au souper et aux danses.

Elle gardera la place d'honneur, parfois sous un globe, jusqu'aux moissons de l'an suivant et ses grains seront mêlés au nouveau blé.

Parfois encore, comme en Angleterre, l'on fait une couronne des plus beaux épis pour l'offrir à la plus polie fille qui devient la "Reine de la Moisson."

En Ecosse, la dernière poignée de blé est appelée la "jeune fille" et celui qui la cueille est assuré de se marier dans l'année.

Chez-nous, les coutumes et les us sont variés. En Bresse, au cours de la moisson chacun cherche à découvrir la croix de coudrier bénie en mai et plantée dans le champ le jour de "l'Invention de la Croix." Cette croix est un gage de chance et de bonheur pour son possesseur.

En Dauphiné, sur le dernier champ de blé coupé, moissonneurs et moissonneuses choisissent les plus beaux épis. Les filles en font une couronne pendant que les hommes fabriquent une croix de coudrier où elle sera fixée.

Puis en cortège, on s'en retourne à la ferme. Un homme, le chef couvert d'un voile blanc porte, en tête, la croix.

Les assistants ont des glanes en guise de cierge et chantent les litanies de la Sainte Vierge.

Arrivés à la maison, ils s'agenouillent et attendent que la "bourgeoise" ou le "bourgeois" viennent embrasser la croix et inviter l'assemblée au copieux repas de "la Récolte."

La couronne, clouée à la porte, y demeurera une année.

La minuit venue, les moissonneurs en grand silence s'en vont déposer en un champ encore droit un renard empaillé qui indique que le propriétaire de ce blé n'est guère vaillant.

Dans la plaine de Caen, tous les villages apportaient autrefois des gerbes de blé ornées de fleurs et des charrettes de glanes, en hommage au sanctuaire de la Vierge Noire de la Délivrance.

Aspt CHARTOIS.

A Suivre.

EDGAR HILAIRE GERMAIN DEGAS

DEGAS, OR DeGas, as his family preferred to spell it, was born in Paris, June 19, 1834, of a wealthy old French house that had many business connections in Naples, and who intermarried with the Italian nobility. His father lived in Italy until after his marriage with a French Creole from New Orleans; he then moved to his Paris branch office. Edgar, one of three sons, was destined for the study of law, but upon his insistence, was permitted to enter the Ecole des Beaux-Arts, where he worked with a pupil of Ingres, one Louis Lamothe. In 1856 he went to Naples and to other Italian cities, finally making Rome his residence for three years. He copied the Italian masters and was attracted to the frescoes and drawings of the fifteenth- and sixteenth-century artists.

Upon his return to Paris in 1861, his father gave him an allowance which enabled him to work on a series of pictures for the Salon, plans for which had been made in Italy. He frequently copied at the Louvre, and it was there that he met Manet for the first time. During this period he painted many realist portraits and landscapes, almost always indoors, including his horse-race scenes, claiming that he could get a better light that way and that painting outdoors inconvenienced him. He appeared for the first time

in the official Salon of 1865.

In 1870 he was thirty-six and in the artillery, serving under the painter, Henri Rouart, with whom he became great friends. When he was permitted to return to Paris, he went to Menil-Hubert, where he painted the Valpinçon children. He was back in Montmartre in 1872, making studies of dancers. Always very much interested in photography, like Manet, he frequently used enlarged photos in his work. His brother René was visiting him from the New Orleans branch of the firm, and when Edgar went to see him off at the boat he decided to sail too. Remaining in New Orleans for six months he executed a number of interesting canvases, including many portraits and scenes of the cotton exchange. Upon his return to Paris he resumed his contacts with his friends, who, at that time were Manet, Bracquemond, Durand and Mary Cassat. He became prosperous, receiving a regular allowance from Durand-Ruel who, in 1893, successfully exhibited many of his works. Degas ceased showing with the Salon and was now associated with the Impressionist group. For his friend Henri Rouart, he painted a dinner service with ballet dancers.

He constantly imagined himself in ill health and insisted that his eyesight was failing. Consequently he spent much of

his time in health resorts or visiting friends in the country. When pictures were commissioned he always delayed in finishing them. He became a collector of paintings and drawings, principally by Ingres, Delacroix, Daumier and Gauguin. In the late 90's he lived alone in a miserly fashion in a decrepit house in the Rue Victor Massé, constantly attending sales. His eyesight truly bothered him and he turned to sculpture. Renoir said of him that he was the "greatest living sculptor." On the whole, in his last years Degas was a lonely old man who saw only those friends who agreed with his point of view, not only in paintings but in politics as well. For years he avoided Monet because of Monet's partisanship and sympathy for Dreyfus. In 1912 he was furious to see one of his pictures bring 19,000 pounds sterling when he knew how little it had cost the owner. He said, "I am like a horse who has won the race without having his ration of oats increased." That same year the house on the Rue Victor Massé was torn down and he had to move. Fortunately for him, he found one on the Boulevard de Clichy in approximately the same horrible condition as the one he had occupied for twenty-five years. He lived in Paris throughout the war and died on September 26, 1917.

LE PECHEUR DE PERLES

L'instructeur: "A quoi servent les déflecteurs d'air?"

L'élève: "A empêcher le vent de l'hélice d'éteindre les bougies."

L'instructeur: "A quoi sert le réducteur?"

1er élève: "A donner un mélange correct d'essence et d'air."

2e élève: "Pas du tout; c'est pour permettre à l'hélice de se mettre en drapéau."

L'instructeur: "A quoi servent les bouteilles d'extincteur?"

L'élève: "A fournir de l'air supplémentaire à haute altitude."

L'instructeur: "Quel est le but du starter?"

L'élève: "Faire tourner la magnéto."

L'instructeur: "Donnez-moi une définition de l'ohm."

L'élève: "C'est une puissance. C'est la pression électrique qui agit avec force dans le circuit."

L'instructeur: "A quoi sert le tachymètre?"

KESSLER FIELD

L'élève: "A relever la pression d'huile."

L'instructeur: "A quoi sert le starter?"

L'élève: "Le starter entraîne la génératrice pendant 75 tours jusqu'à ce que le moteur puisse avoir assez de vitesse pour actionner convenablement la génératrice."

L'instructeur: "Votre avion est au sol, vous mettez les moteurs en route, les 2 moteurs prennent feu et vous n'avez pas d'extincteurs. Que faites-vous?"

L'élève, après réflexion: "Je saute en parachute."

L'instructeur: "Que met-on dans les soupapes pour les refroidir?"

L'élève (qui souffre visiblement de la chaleur): "Des gaz frais."

L'élève: "Après avoir traversé le superchargeur, les gaz d'échappement reviennent se mélanger aux gaz aspirés par le carburateur."

L'instructeur français: "En quelle sorte de degrés est gradué un compas?"

L'élève: "Centigrade."

L'instructeur: "Evidemment, vous avez dit la bêtise à dire."

10 minutes, plus tard, l'instructeur: "En quelle sorte de degrés est gradué un compas?"

L'élève: "Farenheit."

L'instructeur: "???"

L'élève: "Evidemment, tout à l'heure j'ai dit centigrade et c'était une bêtise; alors ça ne peut être que Farenheit."

Le Général fait appeler un soldat du détachement que le commandant d'armes lui a signalé comme étant le plus jeune.

Le Général: "Alors, c'est vous le Benjamin."

Le Soldat: "Non, mon Général, je m'appelle X . . ."

Signé: La Cloche.

P.C.C. Le Capitaine DEMIRGIAN,
Cdt d'Armes de Keesler Field.



"FEMME SE COIFFANT" Pastel D'Edgar Degas

COLLECTION DURAND RUEL

EXTRAIT DE THE FRENCH IMPRESSIONISTS AND CONTEMPORARIES
DISTRIBUE PAR RANDON HOUSE PAR EDWARD JEWELL ET AIMEE CRANE

Histoire Vraie

Avant-propos. L'éditeur acceptera avec reconnaissance toute histoire qu'il sera possible d'imprimer sans faire rougir un aviateur moyen. Aucune autre preuve d'"authenticity" n'est demandée qu'une vague déclaration de celui qui l'envoie.

Un de nos camarades qui vient d'arriver de France a eu l'occasion d'obtenir des renseignements de première main sur nos valeureux ennemis italiens. Le nom du héros de cette histoire est authentique. Ceux d'entre vous qui auront la chance de le rencontrer dans des temps meilleurs ne devront pas hésiter à lui rappeler ses confidences.

Au moment des Fêtes de Noël, le Capitaine Francesco Ferretti de la Marine Royale Italienne avait invité un capitaine d'aviation et un lieutenant de vaisseau de la Marine Française. Après un bon dîner et de nombreuses bouteilles d'excellent vin, les officiers français se laissent aller à parler de leurs exploits: Narvik, la Belgique, Dunkerque. Lorsqu'ils ont terminé l'évocation de ces souvenirs héroïques, un silence très lourd plane sur les convives. Le capitaine italien se décide alors à raconter ses faits d'armes.

"Quand la guerre, elle a commencé, j'étais sur une croiseur. Oh! que les croiseurs sont de beaux bateaux. Qu'il y en a de tout! Des canons, de la vitesse, du blindage. Qu'avec une croiseur on peut faire beaucoup de travail contre les sous-marins, contre les aviations, contre les bateaux, mais que contre les gros battleships anglais on ne peut rien faire." (A ce moment l'officier italien pris par son propre récit, commence à s'exciter.)

— "Et que si une des gros obus que le bateau y nous envoie y vous touche, le croiseur y coule et y va au fond de l'eau.

Alors vous vous dites avec vos deux bras, avec vos deux jambes, il faut mourir!

Moi je dis, je change d'arme!

J'ai été dans les vedettes de la vitesse. Oh! les vedettes de la vitesse! Que c'en est une invention italienne magnifique! Qu'y en a un moteur que c'est une bijou! Qu'y en a qu'il fait beaucoup de travail à Gibraltar! Mais qu'y en a qu'il est très fragile. Qu'il est si fragile que on ne peut pas sortir quand il le temps il est mal. J'étais avec les vedettes de la vitesse dans le port de Tarento. Devant le porto, il y avait une petite barca, avec une grande masta. Quand le masta y

bougeait, on ne sortirai pas. Quand la masta y bougeait pas, on sortait pas quand même, si c'était du faux beau temps. Oui, oui, les vedettes de la vitesse y sont très fragiles. Si fragiles que si vous touchez une bouchon ou une morceau de bois sur la mer, la vedette y coule, et vous allez au fond de l'eau.

Et vous, avec vos deux bras, avec vos deux jambes, vous vous dites il faut mourir.

J'ai été dans les sous-marins.

Moi je dis, je change d'arme. sous-marins! Que c'est une arme intéressante! Que avec les sous-marins on peut couler les gros bateaux! Que la technique elle en est magnifique! Qu'il y en a des milliers de petits clapets, des milliers de petits lampas, des milliers de petits manomètres! Mais que si une des petits clapets, si une des petits lampas, si une des petits manomètres il est cassé, le sous-marin y va au fond de l'eau.

Alors vous vous dites avec vos deux bras, avec vos deux jambes, il faut mourir.

Moi je dis, je change d'arme.

J'ai été dans l'aviation. Oh! l'aviation que c'en est l'arme della futura! Qu'avec une avion, ni les bateaux, ni les tanks, ni les soldats ils peuvent tenir.

Mais vous, Monsieur, qui êtes une aviateur, et une grande aviateur, vous savez comme moi que l'homme il n'est pas fait pour voler.

Alors vous vous dites avec vos deux bras, avec vos deux bras, avec vos deux jambes, il faut mourir.

Moi, Je dis, je change d'arme.

J'ai été à la Commission d'Armistice à Toulon.

Le Sieur Francesco Ferretti est maintenant à la Commission d'Armistice à Ajaccio. Il trouvait probablement que la Commission d'Armistice italienne à Toulon était trop exposée.

N. D. L. R.

Aux dernières nouvelles, Le sieur Francesco Ferretti est devenu un co-belligérant valeureux et apprécié.

Cette histoire est extraite d'un des derniers Nos du "Bulletin des Forces Aériennes Françaises en Grande-Bretagne" édité à Londres. Ce Bulletin d'abord ronéotypé modestement est maintenant un objet rare, bien difficile à se procurer. La nouvelle édition parvient avec quelque re-

L'E.A.R. Brissotin à l'âme romantique. Il vient d'écrire "A la plus jolie élève du Collège de X . . ." — "Mademoiselle," a-t-il écrit — "Trois solutions s'offrent à vous:

1.— Vous m'envoyez votre photo avec dédicace.

2.— Vous m'envoyez votre photo sans dédicace.

3.— Vous ne m'envoyez ni photo ni dédicace."

La lettre est partie. L'E.A.R. Brissotin a l'âme en repos pour quelque temps.

Incompréhension ou négligence de la discrétion du Collège de jeunes filles, mais la lettre ne parvient pas à la destinataire. Elle revient au camp. Le Commandant d'Armes est un peu intrigué par cette adresse "a la plus jolie élève . . ."

— "Serait-ce moi," dit-il; sans rien comprendre à la lettre.

tard aux Etats Unis. L'adresse de la rédaction est "Etat-Major de l'Air," 2^{me} Bureau, Queensbury Way, Londres. "F. Mail" a l'espérance de bientôt établir un relai rapide entre les diverses publications de l'aviation française de Washington de Londres, d'Alger et de Moscou pour faire connaître à tous les efforts de chacun.—

ROBERT GABRIEL'S

LA SALLE
DU BOIS

RESTAURANTS FRANCAIS

WASHINGTON

1800 M Street Northwest

NEW YORK

10 East 52nd Street

36 East 60th Street

Deux heures après, cette lettre revient à son origine première. Brissotin déchiffre la précieuse missive, le cœur frémissant.

— "1. . . 2. . . 3. . . et voici la 4^{me} solution à laquelle vous n'aviez pas pensé soit 15 dont 8. Je vous attends pour signer le motif à mon bureau."

Captaine X . . .
Commandant d'Armes de . . . Field.

AMBITION

Chers lecteurs:

La sagesse ce soir m'ayant éclairé, j'ai découvert en moi un horrible défaut. Je vais essayer de l'analyser avec toute la sincérité que me permettront le peu qu'il me reste encore d'esprit critique, de logique et de modestie.

J'étais ambitieux!!!

Je porte depuis le 20 Aout 1940 un galon doré en demi 8 renversé, ou en "fer de lance" . . . suivant les gouts des nombreux tailleur qui les ont recousus sur mes manches. Ce galon évoque dans un esprit des choses bien différentes suivant les ages du porteur. Connaissez-vous ce grade d'Aspirant! Dans l'esprit de l'E.A.R. c'est la sanction dorée d'efforts persévérateurs, de connaissances accumulées, d'une discipline forgée, de capacités précises, d'une valeur acquise . . . et le premier pas dans l'édification d'une valeur future qu'il faudra nourrir, entretenir développer et perfectionner. Le départ d'un brillant avenir.

Dans l'esprit de l'Aspi "tout neuf," c'est le commencement réel de la montée vers les hautes cimes de l'échelle hiérarchique. C'est l'épanouissement de la confiance dans ses moyens et ses capacités . . . la naissance d'une petite fierté intime et du sentiment secret que "l'on est quelque chose, et capable de beaucoup mieux." On commence de deviner (en exagérant un peu) le poids des responsabilités, le rôle à jouer, notion du commandement, la distance . . . en un mot, le rang. On se sent pousser une ame de chef. Dans l'esprit du Vieil Aspi, du Vétéran, c'est un sentiment dont la complexité est multipliée par le nombre de mois et même d'années dans le grade, et par la diversité des "spécialités" telles que: Trésorier, gardien veilleur, chef de Bureau, télégraphiste ou téléphoniste, chef de garage, chef de rayon dans un dépôt de stockage, secrétaire à la commission des ordinaires, instructeur d'écoles à pied, Commandant de section dans un C.P.S.O. . . ou simple exécutant, en tête de section aux défilés, instructeur de quelque chose dans un C.F.P.N.A. d'AFN etc., etc., etc., la liste serait interminable.

Tout le monde sait qu'un Aspirant, c'est jeune, c'est dynamique, plein d'allant, c'est éduqué et instruit, et ça sait tout faire.

Mais, amis, ne nous plaignons pas, nous n'avions aucun brouet et de trop nombreuses "spécialités"; nous faisions ce que nous pouvions . . . ou plutôt ce que l'on pouvait nous faire faire. Approchons, insensiblement . . . du sujet.

J'ai toujours trouvé horriblement ridicule et prétentieux de "faire une demande de nomination au grade supérieur" . . . soyez assez bons pour ne voir en ces mots aucune critique de règle militaire . . . je suis en uniforme et ne suis pas encore "ratatiné" au point de ne plus me rendre compte de la valeur des mots.

Je veux simplement dire que je suis "tout chose" à l'idée qu'un homme puisse demander avec autant de calme et de sang-froid qu'on lui reconnaîsse officiellement une valeur plus grande pour la seule raison qu'il a suffisamment vieilli avec le même galon sur la manche.

Avouons humblement que nous avons fait, comme tout le monde, nos quelque 17 ou 18 demandes sans parler de la ½ douzaines de propositions au grade supérieur.

La formule est toujours la même; seuls certains chiffres sont susceptibles d'une augmentation, ans, mois et jours de service, ancienneté dans le grade . . . et jours d'arrêts simples ou de rigueur.

Oui, je l'avoue, j'ai fait des tas de demandes . . . mais que voulez-vous, j'étais ambitieux!

Or le poids des ans et de l'expérience s'accumulant sur nos épaules, un jour

nous possède une tête assez bien faite, avec assez d'humilité et de bon sens pour s'en rendre compte? Mais alors par quelle erreur épouvantable de nos chefs et de nos juges, ou de quelque scribouillard, avons-nous pu monter jusque là, et y rester aussi longtemps sans nous faire caser . . . j'en frémis de honte!

J'ai pensé: "cependant je suis Pilote maintenant, et j'aurai bientôt le titre de Pilote militaire sur avion de guerre, et probablement un équipage à commander . . ." mais, suis-je donc minable au point de ne pas me rendre compte que cela n'a rien à voir avec la valeur et le mérite que vous conférez l'ancienneté toute pure et les notes infaillibles sur la tenue, la conduite, la discipline . . . et vous savez le reste . . . surtout en temps de guerre!

Et je vous jure sur la roulette de nez de mon B.26 (Dieu sait si je la soigne, cette roulette de nez!) que je n'ai jamais pensé un seul instant à des choses telles que: injustice, incomptérence, négligence, parti-pris . . . et toute la série des méchantes vilaines possibilités.

Non, je vous assure bien humblement que j'ai fait retour sur moi-même après un sérieux examen de conscience, et que j'ai découvert (j'en remercie le ciel) la cause de mes soucis au sujet de cette futilité qu'est dans la vie "le grade supérieur." Cette cause n'était autre que l'ambition. Mais, maintenant, mes frères, c'est bien fini, je ne le suis plus.

J'ai compris qu'un chef doit posséder d'innombrables qualités, et que j'en suis incapable.

Valeur militaire, valeur technique, valeur morale, psychologie fine, pédagogie même, connaissances générales très profondes, intégrité, esprit de justice et d'égalité, jugement sur, connaissance des hommes et de leurs défauts, capacités au commandement, esprit de sacrifice, esprit de décision, esprit d'obéissance, bienveillance, noblesse d'âme, sang-froid, mépris du danger, ordre dans les idées, dévouement, amour du métier, esprit de sacrifice, compression infaillible des mérites et des fautes . . . et que sais-je encore!!!

Ah! combien je suis fier et heureux dans mon ame de français et combien il est réconfortant et rassurant de savoir qu'au-dessus de nous, petits éléments sans valeur ni éclat, il est des gens plus sages et plus sensés, qui savent arrêter par une décision avertie et sûre, des erreurs qui pourraient avoir de graves conséquences.

Puissent ces lignes, mes frères (et plus particulièrement, mes jeunes frères), vous être de quelque utilité dans l'accomplissement de votre mission de soldats, sans autre prétention que celle de vous aider à vous connaître vous-même un peu plus tôt que je n'ai pu me connaître moi-même, car c'est un soulagement aussi doux qu'une confession que de savoir se reconnaître un défaut, de savoir avec courage le détruire, et continuer modestement de faire son devoir.

Aspt Auguste ARNOULD.



vient où nous réalisons certaines erreurs, où nous nous découvrons certains défauts. Ce soir, comme je vous l'ai dit au début de mes élucubrations, la sagesse m'a éclairé: j'ai découvert en moi cet horrible, épouvantable, ridicule, lamentable défaut: l'ambition. Et tous ces qualificatifs sont, croyez-moi, d'une évidente et indiscutable exactitude, quand on s'aperçoit que l'on n'a pas l'étoffe d'un homme qui peut se permettre d'être ambitieux; car, et vous êtes tous d'accord, j'en suis sur, l'ambition en soi est noble, quand elle a pour support la valeur.

Voici pour vous distraire, et peut-être pour vous servir, les réflexions qui ont traversé mon esprit ramolli:

Un sage a dit: "qui ne progresse pas, recule." (!) Il y a bien longtemps que je n'ai pas progressé sur la voie hiérarchique (et nous sommes dans ce cas un certain nombre encore vivants) . . . je dois donc avoir terriblement reculé . . . et si cela est, suis-je toujours digne du rang que j'occupe? Il va de soi que je ne puis décentement plus prétendre à "avancer." Peut-être appartenons-nous à une génération de crétins . . . or lequel d'entre

“L’Amiral Paul Jones”

Corsaire Galant, Heros Legendaire, Negrier de Grande Allure
Ayant pu jusqu’au présent éviter Paul Reboux

Le 14 Juin 1777, le Congrès décida: "Resolved, that the flag of the thirteen united states be thirteen stripes, alternate red and white: the Union be thirteen stars, white in a blue field, representing a new constellation . . . Resolved, that Captain John Paul Jones be appointed to command the ship Ranger . . ."

Le nouveau capitaine déclara: "Le drapeau et moi sommes jumeaux, nés à la même heure, du même sein de la destinée. Aussi longtemps que nous pourrons flotter, nous flotterons ensemble. Nous ne pouvons être séparés dans la vie ou dans la mort. Si nous devons couler, nous coulerons ensemble." Et vraiment, cet acte du congrès donna naissance à un nouveau Paul Jones.

Il avait trente ans, un physique d'une beauté classique, des yeux noirs métalliques, le visage mobile et expressif, des lèvres charnues et des pommettes hautes et marquées. Sa physionomie était frapante, elle a été maintes fois décrites au cours de sa carrière galante et Houdon en a sculpté un buste éclatant de vigueur. Depuis quatre ans, Jones avait cessé de naviguer; il reservait ses soins à une plantation en Virginie et partageait ses loisirs entre la bonne société de la colonie et l'étude des choses de son temps. Il parlait français et espagnol et la société féminine lui faisait meilleur accueil que les planteurs aristocrates qui lui trouvaient un léger fumet d'aventurier. Car Jones avait un passé qu'il se plaisait à oublier. De 13 ans à 26 ans, il avait navigué. Très doué pour les choses de la mer, il était devenu capitaine marchand en s'imposant par ses capacités et sa dureté envers les équipages. Il avait burlingué longtemps entre l'Afrique et les Isles avec des cargaisons d'esclaves, il avait passé d'innombrables marchandises d'Angleterre au Nouveau Continent en omettant de payer les droits coutumiers. Il avait même été traduit en cour martiale pour meurtre mais ce n'était qu'un homicide justifié par les nécessités de la discipline à bord. Au demeurant John était un parfait honnête homme. Dès avant la révolution, il prouva la droiture de ses opinions en rossant un officier anglais qui doutait du courage des colons et

de la vertu de leur femmes. Il était un bon franc-maçon et ne jurait que par la Liberté. Une première campagne comme senior lieutenant à bord de l'"Alfred" avait démontré ses capacités et ramené des prises anglaises.

Le 2 décembre 1777, après une traversée de trente-deux jours où le capitaine resta vingt heures sur 24 sur le pont, le Ranger entra à Nantes. Jones partit bride abattue vers Paris où il apportait la nouvelle de Saratoga. Franklin le serra sur son cœur et le duc de Chartres, premier prince du Sang, l'introduisit dans la société du Palais Royal. Le fils du jardinier écossais et le futur Philippe-Egalité étaient de vieux amis, puisque Jones l'avait visité lors de la première campagne en mer du duc et que seul l'état de guerre des colonies avec l'Angleterre avait empêché celui-ci de se rendre sur les plantations du Capitaine. L'Ambassadeur de la Liberté, qui avait pris le temps de faire quelques prises pendant la traversée fut accueilli à bras ouverts par le duc, sa maîtresse, madame de Genlis Sillery, et sa femme, fortunée et douce. Il apparut bien vite que Jones était aussi bon courtisan que bon marin et il évoluait avec aisance parmi les coteries. Il enthousiasma les Mardis de Belle Chasse ou madame de Genlis réunissait les esprits forts. Il charma les belles dames qui le trouvèrent "terrible" et ne rêvaient que de mettre le corsaire à leurs pieds. Et lorsqu'il revint d'une chasse dans les eaux anglaises, après un débarquement punitif, des bateaux marchands capturés et coulés et avec le "Drake," corvette de vingt canons, prise de haute lutte, sa faveur fut immense. Un vaisseau de Sa Majesté s'était rendu à un marchand armé, en course, et cela à quelques milles des côtes anglaises. Le Duc de Chartres invita Jones à un dîner en son honneur à bord du St. Esprit, vaisseau amiral et la duchesse donna à "son Achille" une montre en or ornée de diamants, relique familiale ayant appartenu à son aïeul, le comte de Toulouse, fils de Louis XIV et de Madame de Montespan. Jones promit à "la plus que royale, Divine," de mettre à ses pieds une fregate anglaise.

Franklin écrivait: "Face à face avec

lui aucun homme ni, autant que je peux le savoir, aucune femme ne peuvent résister à l'étrange magnétisme de sa présence, au charme indescriptible de ses manières et par dessus tout à la douceur de sa voix et à la pureté de son langage."

Une jeune anglaise de la cour dit, en avouant sa flamme: "J'ai autant de rivaux que de dames . . ." "Il est grandement admiré ici, spécialement par les dames qui sont toutes folles d'amour pour lui . . ." Mais le "Ranger," après fut renvoyé vers les colonies. Le jeune capitaine était sans vaisseau. Les commissaires, sans argent, ne pouvaient en armer un. Quant à la marine royale, elle était fort occupée à préparer les prochaines campagnes et gardait une certaine froideur pour ce roturier trop aimé. Ce fut pourtant grâce à son charme qu'il obtint une entrevue du roi en Décembre 1778. La duchesse de Chartres eut recours à sa belle-sœur, la duchesse de Lamballe, amie de la reine qui fit parvenir une supplique du capitaine américain Jones à sa Majesté très Chrétienne. Celle-ci fut touchée par les aimables façons et l'ardeur du jeune héros dont on lui avait narré les exploits. Le "Duras" lui fut donné. C'était un bateau de douze ans qui portait quarante canons. En l'honneur du docteur Franklin qui avait publié l'almanach du Poor Man Richard et qui utilisait ce nom de plume, le Duras devint le "Bonhomme Richard," don du roi de France à l'Union Américaine. Jones s'attacha à sa transformation rapide et il fut aidé grandement par la très riche duchesse qui mit sa fortune à la disposition du "Chevalier des mers." D'autres personnes qui avaient pour lui un enthousiasme beaucoup moins platonique mirent les ressources de leurs maris au service d'une noble cause défendue avec tant de charme. 415 hommes d'équipage furent réunis, la moitié seulement était américaine et les autres en grande partie française (dont un détachement de troupes commandé par le colonel de Chamilliard). Des prisonniers anglais et des portugais complétaient le rôle.

A Suivre.

S/LT. ARNAUD.

UN FEUILLETON A LA MANIERE DE:
PARIS-SOIR DIMANCHE

PENSACOLA

La waitress de l'avion m'avertit que nous atterrissions à Pensacola.

Dans n'importe quel pays il suffit de dire au chauffeur de taxi de la ville où l'on se trouve, conduisez moi à la Base Aéronautique pour qu'il vous emmène à la destination voulue. Mais Ici, Oh! c'est bien plus difficile. A peine avez vous posé la question qu'à son tour il vous demande: Quelle Base La Grande Base de Chevalier field? ou Saufley Field? Cecil Field? . . . et il vous énumérez ainsi une dizaine de noms, qui vous sont aussi étrangers que les noms de villages du fin fond du Tibet. Comme il a eu la bonne idée de vous citer une grande base, votre choix est tout naturellement fait, sans toutefois être certain de votre destination.

Un grand pont, une porte où il faut montrer patte blanche et vous entrez dans un immense parc; la route serpente, passe le long d'un terrain d'envol, d'où vous apercevez des buildings, des buildings et encore des buildings, entourés de plates-bandes de gazon bien tondu, arrosé continuellement par des jets rotatifs qui, par leur nombre, font quelque chose de rafraîchissant sous un soleil de plomb.

Vous qui connaissez les Centres des USA, je n'ai qu'à vous dire: Chevalier Field a plus de 700 Buildings et vous avez une idée très précise de l'importance de cette base. Mais imaginons qu'à notre retour en France nous voulions expliquer à nos amis ce qu'est une base américaine. Ils seraient, ma foi, assez perplexes si nous ne leur en disions pas plus long. Comment alors expliquer une véritable ville, où les maisons sont sans enclos, où les civils sont aussi nombreux que les militaires, où vous cotoyez durant votre travail non seulement des WAVES et des employées mais des maitresses de maison faisant leur marché au Ship's Store, tout un monde au sourire charmant et des nourrissons jouant avec leurs pieds au milieu du gazon, tandis qu'à quelques mètres au dessus de ces têtes passe un avion piloté par un élève pas très sûr de son altitude . . . Comment expliquer ce mélange de travail et de délassement, qui vous permet de passer de votre bureau ou du hangar à une séance de cinéma dans un théâtre immense porté à une température de printemps Niçois.

La vie américaine; Les techniciens de la statistique ont découvert, qu'un esprit heureux avait un rendement supérieur, alors, on donne à l'individu tout ce qu'il peut désirer, sans oublier la fameuse machine à Coca Cola

Lt. de V. B.

(Entre nous, je regrette que ce magnifique instrument ne boive pas le contenu de la bouteille, ce serait plus expéditif, supprimerait une peine et éviterait bien des dilatations d'estomac)—

Comme vous tous, je passe à mon arrivée devant l'Officier de jour qui avec la meilleure grâce du monde me donne tous les renseignements voulus et m'arme d'une feuille de: "Check in." Si l'on ignorait, jusque là, l'organisation américaine, cette petite feuille et les instructions reçues pour la faire remplir, vous mettent tout de suite à la page et je suis bien certain que plus d'un a "rouspété" à la pensée de passer en une journée dans vingt bureaux différents et de courir sous un soleil des tropiques durant plus de dix kilomètres (car naturellement, vous n'avez pas encore découvert les facilités présentées par les bus militaires, sillonnant sans arrêt votre nouveau domaine); mais bien peu après vous bénissez ce jour de douleur: Vous désirez un renseignement quelconque à un bureau quelconque: Bien, décrochez l'appareil téléphonique, annoncez vous; au bout du fil on vous connaît, vous êtes numéroté, classé, identifié, et on vous répond comme à une vieille connaissance. Et pensez que vous n'êtes pas seul, chaque semaine arrivent et partent plusieurs centaines d'élèves. Ici, pas de perte de temps. Les Grands Chefs ont dit nous voulons tant de pilotes par an: Une machine a été étudiée, construite et il en est sorti une magnifique Usine à fabriquer des pilotes d'aéronautique qui fonctionne comme prévu et tient ses engagements.

Après une semaine d'acclimation dans cette cité, d'où l'on ne cherche même pas à sortir, y trouvant un confort plus grand et une vie plus facile que n'importe où en dehors de ses murs, vous êtes juge apte par l'expérience à commencer votre entraînement au pilotage.

De la Base de Chevalier dépendent quantité d'autres "Fields" mais n'allez pas croire que ce sont des champs armés d'une simple manche à air et d'un té d'atterrissement. Non, loin de là, si vous trouvez moins de civils et de nourrissons, ce sont néanmoins encore des bases très respectables, comptant chacune d'elles des centaines d'appareils, et d'où une bonne centaine d'élèves prennent leur vol chaque jour, sous la conduite de très jeunes officiers pilotes, pleins d'entrain, pleins de

camaraderie, mais qui savent hélas trop bien vous donner un "down" (même après une soirée de "ribotte" commune) si vous ne remplissez pas les conditions prévues par le règlement.

Le petit groupe français, qui termine maintenant son entraînement à Saufley Field, base auxiliaire de Pensacola, à été, il faut bien le reconnaître, un peu surpris, à son arrivée, par la rigidité de l'organisation, mais comme ce sont gens intelligents, ils ont compris fort bien la dans une entreprise pareille.

Cependant le moral en était touché et ne pouvant incriminer l'organisation même que chacun voudrait voir dans notre pays, c'étaient les à cotés que l'on critiquait. Au ground school les autorités américaines avaient eu l'amabilité d'affecter au groupe français les Officiers parlant le mieux notre langue. Je me souviendrai toujours avec quel entrain le professeur de mécanique se dépensait pour inculquer à ses élèves le cycle d'un moteur à quatre temps, ou les principes d'aérodynamique appliqués à une aile d'avion. Je me souviendrai également toujours du dévouement des professeurs d'anglais, de transmissions, de "recognition" et de météo sollicitant à tout instant les questions pour s'assurer qu'ils étaient bien compris, malgré les difficultés qu'ils éprouvaient eux mêmes à faire leurs cours dans une langue étrangère.

Et que de remerciements ce groupe doit à l'Enseigne Chargée de la navigation, toujours gracieuse, toujours aimable, courant, avec l'entrain de ses vingt ans, du tableau, à l'un pour corriger sa carte, à un autre pour lui expliquer un instrument, à un troisième pour discuter une question, puis revenant au tableau sans avoir perdu une seule minute son sourire.

Enfin combien devons nous à la toute charmante Enseigne Secrétaire, Miss Dapple, qui n'a cessé de s'occuper non seulement de la bonne marche du cours mais du confort et du bien être de chacun, toujours prête à rendre service et qui lorsqu'on la remerciait répondait: "Je suis si contente de vous être agréable, je comprends parfaitement tous vos ennuis; différence de vie, éloignement des vôtres et de votre pays, je voudrais tant vous voir tous heureux."

Il n'y a aucun doute que les si délicates intentions de cette délicieuse Enseigne aient eu les meilleures résultats sur le moral de tout le groupe; qui lui rendait son affection en l'appelant "Notre Officier de Liaison."

NOTRE ETABLISSEMENT EST
LE MAGASIN PREFERE DES
AVIATEURS FRANCAIS

A et N Trading Company

Equipement Militaire et Tissus

8TH ET D STREET N.W.
WASHINGTON, D. C.

CROIX-ROUGE FRANCAISE



L'Auxiliaire Française de la Croix-Rouge Américaine fut fondée à Détroit le 1er Septembre 1939 par Madame Marthe de service volontaire depuis 1895 guerite Cevey qui a actuellement 9,765 actuellement en service dans l'armée américaine.

La Salle de Travail de l'Auxiliaire est ouverte de midi à dix heures du soir du lundi au vendredi à l'International Center Building.

L'Auxiliaire comprend actuellement une section de pansements, une de couture, une de tricotage et un groupe intéressé au relief général. Plus de 150,000 et son fils le 1er Lieutenant Paul E. Cevey

heures de travail furent fournies par les volontaires depuis 1939. Elle ne ferma jamais ses portes depuis sa fondation. En Avril 1940, la Croix-Rouge Française envoya à l'Auxiliaire un drapeau français en reconnaissance de services rendus; ce drapeau arrivant à Détroit après l'Armistice fut présenté officiellement seulement le 14 Juillet 1943, par le Commandant de Lustrac représentant la Mission Militaire Française. L'Auxiliaire Française se met à la disposition des élèves pilotes ou soldats et marins français de passage à Détroit qui seront les bienvenus en téléphonant de jour à TEMple 1-6326 et de nuit à TRinity 1,5037.

SHAW FIELD

Tous les éléments de la base, cadets, services, WACS, se rassemblent sur le terrain, en rang par deux, à dix heures du matin. Ils font face à la tribune présidentielle occupée par le Colonel Roy Wright, Commanding Officer, et par le Colonel Thomas Osborne, directeur de l'entraînement. Le drapeau américain est au centre du terrain.

Après la présentation des troupes, et l'exécution de l'hymne américain, le détachement français franchit les 300 mètres qui le séparent de la tribune présidentielle. On joue la Marseillaise. Puis le Colonel Wright remet le drapeau français au Lieutenant Roux, Commandant d'Armes, et prononce les mots suivants: "Nous espérons que ce jour du 4 Juillet où nous commémorons notre indépendance, sera pour vous le signe précurseur de la libération de votre pays, qui nous a aidés il y a près de deux cents ans, à obtenir notre liberté."

Le détachement français se place entre la tribune présidentielle et la formation des officiers sans troupes de la base. Puis, sous le commandement du Major Keller, toutes les troupes défilent devant le Colonel, Commanding Officer de la base. A la fin de la cérémonie, les couleurs françaises sont hissées devant les cadets américains et français réunis.

COLLECTES DES C. F. P. N. A.

Relevé des sommes destinées aux prisonniers de guerre et collectées dans les divers camps français aux Etats-Unis:

Juillet 1943	\$79.00
Aout Septembre 1943	419.49
Octobre 1943	634.23
Novembre 1943	2,238.46
Décembre 1943	1,579.50
Janvier 1944	1,315.00
Février 1944	1,463.17
Mars 1944	2,931.98
Avril 1944	3,166.13
Mai 1944	1,250.00
Juin 1944	2,505.23
Juillet 1944	1,145.19

\$18,727.38

COLLECTES DIVERSES

Depuis le mois de Juillet 1943, les sommes ci-après ont été versées par l'ensemble des militaires appartenant au CFPNA.

Pour les prisonniers	\$18,727.38
Pour la résistance	1,629.60
Pour le milliard de la libération	3,142.59
AU TOTAL	23,499.57
Soit en Francs	\$1,174,978.50

AERONAUTIQUE NAVALE



Au cours du dernier mois, l'Aéronautique Navale française a vu arriver aux Etats Unis M. le Capitaine de Corvette Mangin d'Ounce, MM les Lieutenants de Vaisseau Jourdain, Vauchez et Marsilly de Commines.

Messieurs les Lieutenants de Vaisseau Van Effenterre et Mellet ont regagné l'Afrique du Nord.

Les Enseignes de Vaisseau Godsmith et Desaubliaux arrivée avec leur détachements ont commencé l'entraînement au pilotage à Dallas, où deux instructeurs français vont participer à l'instruction des deux groupes.

L'Enseigne de Vaisseau Cardon vient de rejoindre Chapel Hill pour suivre en même temps que 26 Elèves pilotes le cours de preflight.

Enfin le Capitaine de Corvette Pacaud est arrivé tout dernièrement d'Afrique du Nord.

La prise de Commandement du Capitaine de Corvette Pacaud, doit avoir lieu le 1 Juillet à Norfolk. Cette occasion doit réunir de hautes personnalités de la Naval Air Station et quelques officiers français dont le chef d'Etat Major de la M.N.E.U. A l'issue de la cérémonie la Croix de Guerre sera remise à l'Enseigne de Vaisseau Gajan. Cet Officier se trouvait à bord de l'ANTARES comme officier en second quand cet appareil a coulé un sous-marin allemand au large de Dakar, et a mérité la citation suivante:

"L'hydravion 'ANTARES,' sous le commandement du Lieutenant de Vaisseau Vauchez, a attaqué et coulé à la bombe un sous-marin ennemi le 2 Juin 1943 à proximité d'un important convoi."

"Cette citation comporte pour l'ensemble de l'équipage l'attribution de la Croix de Guerre avec étoile de Vermeil."



Vice-Amiral P. N. L. BELLINGER



de gauche à droite, le Capitaine de Vaisseau BLANCHARD, Captain Henry T. STANLEY, le Capitaine de Corvette PACAUD Commandant l'Ecadille 8 F. E.



Le Capitaine de Vaisseau BLANCHARD serre la main au Capitaine de Corvette PACAUD.



Le Capitaine de Vaisseau BLANCHARD

A L'EPOQUE HEROIQUE DES

Après avoir écrit l'étude sur Jules Verne publiée dans notre dernier No Monsieur Willis E. Hurd présente aujourd'hui un autre auteur français Gustave AIMARD. Auteur populaire dans la jeunesse française, Gustave Aimard a rendu familiers en France les paysages et les moeurs de l'Amérique de la première époque.

Nos lecteurs qui ont tellement apprécié la première collaboration de Monsieur Hurd, à F. Mail seront certainement encore davantage intéressés par la seconde.—

Sir F. C. Lascelles Wraxall, the principal British translator of the literary works of the French author Gustave Aimard, wrote of the adventurous Parisian in 1863, in his preface to "The Tiger Slayer":

"The French regard him proudly as their Fenimore Cooper."

That was in the days when the famous blue-covered Amyot editions of Gustave Aimard's Indian tales, issued at 8, Rue de la Paix, Paris, held the French youth spellbound with their wonderful adventures in the wilds of the Americas during the early and middle parts of the 19th Century. In the 1860s also in the United States, the yellow-covered Dime Novels published by Beadle à Adams, were as eagerly sought by American boys for their wild tales of Indian, outlaw, and piratical adventures. In fact, this New York publishing house issued a great number of Aimard's choice romances of intrigue and fighting among our western plains and mountains. Thus, Aimard became almost if not quite as popular in the United States as he was in France.

The full life history of Gustave Aimard—the nom de plume of the author whose real name was Olivier Gloux—is little known in these days. Even the French encyclopedias and biographical dictionnaires give only the sketchiest information concerning his doings, and fully as much attention is paid to the titles of his many literary works as to his adventurous career. The books are still known in many languages, but most of the history of the author is shrouded in mystery. But there is no question that Aimard was an adventurer—a Soldier of Fortune—even more so than our Captain Mayne Reid, whose stories of wild life and excitement were as fully translated for the entertainment of French readers as were Aimard's tales for the benefit of British and American book lovers. He and Mayne Reid were indeed contemporaries, for the births and deaths of both were recorded in the same years, and

their romances of frontier life bore many of the same characteristics.

The phase of Aimard's existence as a Soldier of Fortune in Europe is very briefly touched upon. All that is known or mentioned of it is that he traveled and adventured in Spain, Turkey, and the Caucasas, and no dates are given of his exploits.

Aimard was born in Paris on the 13th of September, 1818, and died in Paris of a mental derangement, at l'hospice Sainte-Anne, on the 20th of June, 1883. Nothing is to be found concerning his boyhood days, except that he had a strong impulse for America as a mousse, or cabin-boy. One publication has it that his first trip abroad was to the southwestern part of the United States and to Mexico, and that he spent about ten years of his life among the Indians there. This idea, however, seems entirely to be refuted, and the "Dictionnaire de Biographie Française, 1932," affirms that he spent those ten early wandering years in South America. This fact is also borne out by Aimard's own writings which, in fiction form comprise many of his own experiences on the pampas, the plains, and in the wilderness.

In the Amyot blue-covered pamphlet edition of *Le Guaranis*, published in Paris in June, 1864, the first of the three parts is entitled, *Une Uage de ma Vie*. From this one gains the idea that after leaving home, Aimard spent two years on board a whaling vessel cruising in the southern ocean. While off the Patagonian coast near Barbary Bay, he and two companions went ashore for a hunting expedition, and were captured by Indians. Meanwhile, the whaler, finally giving them up for lost, sailed away and, curiously enough, was never again heard from. Supposedly, like many another vessel hunting for whales in high latitudes, it was wrecked on back-ice in a dense fog. After fourteen months of captivity, during which time Aimard speaks of himself as twenty years of age, he managed to escape and was rescued by a patrol of Buenos-Airean cavaliers. Later he went to Buenos Aires and then to Brazil, where he lived for some time among the whites and the Indians. We may figure from the foregoing that he left France when about eighteen years old. In the volume describing these experiences, he told of his own hopes and desires, not so much to narrate his own adventures as to make known to his reading public the manners and customs of the peoples among whom he traveled—manners that, before the march of civilization, would soon become only a matter of memory among some of the oldest men.

Of himself, he said:

"Qu'allais-je faire au Brésil?

"Je ne savais pas moi-même.

"J'obéissais, sans m'en rendre compte, à un besoin d'émotions à un désir de l'imprévu que je n'aurais su m'expliquer, mais qui me poussait en avant avec une force irrésistible et devait, pendant vingt ans, sans motif sérieux et sans la moindre cause logique aux yeux des hommes habitués aux joies et aux douceurs de la vie européenne, si bien réglée par toises, pouces et mètres, me faire laisser les empreintes de mes pas au fond des déserts les plus inexplorés, en me procurant des bonheurs ineffables, des voluptés étranges et sans nom, et, en résumé, de cruelles douleurs."

Gustave Aimard returned to Paris in early 1848. At this time he was scarcely known in the literary world, as he had published only one story. There he joined the garde mobile as an officer at the moment of the revolution of February. Those were troubled days in much of Europe, when uprisings occurred or martial law was proclaimed not only in Paris, but in many cities of Italy. Following the *journées* of June, however, Aimard again sailed for America, this time for the northern continent, where he took part in the audacious "tentative du comte de Raousset-Bourbon dans la Sonora," in Mexico. Of this *coup*, Percy B. St. John, editor and reviser of many of Aimard's novels published by the Maxwell Company of London, wrote, in his preface to "The Adventurers" (in French, *Le Grand Chef des Aucas*):

"Count de Raousset-Bourbon, had he succeeded in his daring attempt of founding an independent kingdom in Mexico, would, in all probability, have become the Napoleon of the West."

During Aimard's adventures in North America, it is related by his chief translator that he became the adopted son of one of the most powerful of Indian tribes. With these people "he lived for more than fifteen years in the heart of the prairie, sharing their dangers and their combats, and accompanying them everywhere, rifle in one hand and tomahawk in the other. In turn squatter, hunter, trapper, warrior, and miner, he traversed America from the highest peaks of the Corilleras to the ocean shores, living from hand to mouth, careless of the morrow. Hence it is that in these stories he describes his own life. He has known the Indians of whom he speaks."

Upon his subsequent return to Paris, the date of which does not appear in any found records, Aimard began writing his most popular novels, and with only a few interruptions, he kept up this work for a

PRAIRIES

Comparant les Grades

period of twenty years or more. His first successful volume was *Les Trappeurs de l'Arkansas*, published by Amyot in 1858. His writings were often first published in *feuilleton* form in *Le Moniteur*, *La Presse*, or *La Liberté*, and later issued in book form. Among his several French publishers were Amyot, E. Dentu, and A. Degorce-Gadot. Between times, in collaboration with M. Amélie Rilliat, he gave, at the théâtre de la Porte Saint-Martin, a dramatic adaptation of one of his romances, *Les Flibustiers de la Sonora*, but its success was only mediocre.

In many of his novels, the same characters run through an entire suit of romances. Thus, in the second series of the Amyot publications, Count Louis and Valentin Guillois appear, the former representing, it is said, the Count de Raouset-Bourbon, and the latter, Gustave Aimard himself. The eight French titles embraced in this series are: *Le Grand Chef des Aucas*, *Le Chercheur de Pistes*, *Les Pirates des Prairies*, *La Loi de Lynch*, *Le Grande Flibuste*, *le Fleuve d'Or*, *Curumilla*, and *Valentin Guillois*. These were published in London under the nine following titles: "The Adventurers," "The Pearl of the Andes," "The Trail Hunter," "Pirates of the Prairie," "The Trapper's Daughter," "The Tiger Slayer," "The Gold Seeker," "The Indian Chief," and "The Red Track."

At the beginning of the Franco-Prussian War of 1870-1871, Aimard became a member of the francs-tireurs de la Presse. He assisted in the defense of Paris, and on the 30th of October he took part in the combat du Bourget. Ill health, however, did not permit him to undergo for long the arduous duties of the campaign, and this condition, aggravated no doubt by some difficulties with his subordinates, caused him to resign his position.

Following this war, he resumed his writings, but although his later books ran through many editions, they did not attain to the popularity of his earlier works. His longest romance, *Les Invisibles de Paris*, in five volumes, was written in collaboration with M. H. Crisafulli. One of his books, *Mon Dernier Voyage*; *Le Brésil Nouveau*, from the publishing house of E. Dentu, is to be found in an 1886 edition, printed three years after the author's death.

The writer of his *croquis* is fortunate enough to possess three of Gustave Aimard's books in those old blue Amyot editions of about 80 years ago. I hope these few words regarding a beloved author in the eyes of French and American youth will not be unwelcome. Ainsi soit-il!

Willis E. Hurd

FRENCH	AMERICAN	BRITISH
Commandant en Chef Les Forces Aériennes	General, Chief Army Air Forces	Marshal of RAF
Général d'Armée Aérienne	General	Air Chief Marshal
Général de Corps Aérien	Lieutenant General	Air Marshal
Général de Division Aérienne	Major General	Air Vice Marshal
Général de Brigade Aérienne	Brigadier General	Air Commodore
Colonel	Colonel	Group Captain
Lieutenant-Colonel	Lieutenant-Colonel	Wing Commander
Commandant	Major	Squadron Leader
Capitaine	Captain	F/Lt.
Lieutenant	1st Lieutenant	Flying Officer
Sous-Lieutenant	2nd Lieutenant	Pilot Officer
Adjutant	Flight Officer	Warrant Officer
Sergent-Chef	Master, Tech. à Staff Sgt.	Flight Sergeant
Sergent	Sergeant	Sergeant
Caporal-Chef	Corporal	Corporal
Caporal	Private, 1st class	Leading Aircraftsman
Soldat de 1ère classe	Private	Aircraftsman, 1st class
Soldat de 2ème classe	Private	Aircraftsman, 2d class
Amiral de la Flotte	Admiral, Chief of Naval Operations	Admiral of the Fleet
Vice-Amiral C. en C.	Admiral	Admiral
Vice-Amiral	Vice-Admiral	Vice-Admiral
Contre-Amiral	Rear Admiral	Rear-Admiral
Capitaine de Vaisseau	Captain	Captain
Capitaine de Frégate	Commander	Commander
Capitaine de Corvette	Lieutenant Commander	Lieutenant Commander
Lieutenant de Vaisseau	Lieutenant	Lieutenant
Enseigne de Vaisseau	Lieutenant Junior Grade	Sub-Lieutenant
Aspirant de Marine	Ensign	Midshipman
Elève Officier	Cadet	Cadet
Maitre Principal	Warrant Officer	Warrant Officer
Premier Maitre	Chief Petty Officer	Chief Petty Officer
Second Maitre	Petty Officer 1st, 2d, 3d class	Petty Officer
Matelot Breveté (1ère et 2ème Classe)	Seaman 1st, 2d, 3d class	Able Seaman
Matelot Breveté (3ème Classe)	Apprentice Seaman	Ordinary Seaman
Maréchal	Field-Marshal	
Général C. en C.	General, C.-in-C.	
Général d'Armée	General	
Général de Corps	Lieutenant-General	
Général de Division	Major-General	
Général de Brigade	Brigadier-General	
Colonel	Colonel	
Lieutenant-Colonel	Lieutenant-Colonel	
Commandant	Major	
Capitaine	Captain	
Lieutenant	1st Lieutenant	
Sous-Lieutenant	2d Lieutenant	
Adjudant Chef	Chief Warrant Officer	
Adjudant	Warrant Officer (J.G.)	
Sergent chef ou Maréchal des Logis Chef	Master Sergeant	
Sergent ou Maréchal des Logis	Sergeant	
Caporal ou brigadier	Corporal	
Soldat 1ère classe	Private 1st class	
Soldat 2ème classe	Private	

A NEW YORK

Un Restaurant Francais

LE PAVILLON

5 East 55th Street

Plaza 3-8388-8389

BROOKS UNIFORM CO.

UNIFORMES FRANCAIS

EQUIPEMENTS

ET BRODERIES

et tous genres,

6e Ave. coin 44e rue Tel. VA. 6-0066 New York

Restaurant Couret

Telephone: CI 79158

11 WEST 56th STREET

NEW YORK CITY

LE GOURMET

"au rendez-vous des ailes francaises"

Henri et Rene

49 West 55th Street, New York

(Ferme le dimanche)

Tel. Circle 7-8651

Circle 7-4423

Le Veau d'Or RESTAURANT FRANCAIS

Cuisine Provinciale

129 East 60th Street

New York City



TOUJOURS MIEUX...

St. Louis a toujours choisi pour ses vêtements sur mesure, la Maison J. W. Losse. Leurs costumes sont parfaitement finis et leurs prix des plus raisonnables.

Notre département militaire habille exclusivement les élèves Radios de Scott Field—On parle Francais.—

DONNEZ
F.MAIL A VOS AMIS

VISITONS WASHINGTON

Treasury

Sur une large artère, "Pennsylvania Avenue," se trouve le "treasury," un des plus importants bâtiments administratifs du Gouvernement. C'est aussi le plus ancien de la ville de Washington, exception faite pour le Capitole et la Maison Blanche. Il est construit en agglomérés de granit et sable. Il possède 4 étages, d'aspect grec avec des colonnes et piliers tout autour.

La statue d'Alexandre HAMILTON, premier Ministre des Finances, est placée devant l'entrée du Building.

Plusieurs pièces historiques sont exposées dans le hall d'entrée; par exemple une traite de 200.000 dollars à LAFAYETTE pour ses services rendus aux Etats-Unis, une exposition des monnaies employées avant et pendant la guerre de Sécession.

L'intérieur du building est en marbre de différentes couleurs.

Les billets de banque sont imprimés au "Engraving and Printing Building" sous le contrôle du "Treasury." C'est aussi dans ce même building que sont imprimés les timbres, War bonds, etc.



State Department



En continuant Pennsylvania Avenue, nous arrivons au "State Department" ou Ministère de l'Intérieur. Primitivement, dans ce building se trouvaient les Ministères de la Marine et de la Guerre. Ces deux derniers ont actuellement des bâtiments séparés.

Le "State Department" possède environ 500 bureaux et plus de 3 Kilomètres de couloirs. Il est de style français, rappelant un peu les châteaux de France.

L'extérieur est en granit, l'intérieur en marbre, les escaliers ont des rampes en bronze. La construction de ce bâtiment est évaluée à plus de 10 millions de dollars.

C'est là que bat le cœur de la diplomatie Américaine, là se trouve les bu-

reaux du Ministre de l'Intérieur, ses instructions partent aux représentants des Etats-Unis dans chaque pays du monde.

Dans les Archives du Ministère se trouvent les copies originales des traités échangés entre les U.S.A. et les nations étrangères.

Nous pouvons admirer le traité signé par Napoléon, au moment de la vente de la Louisiane, le traité de 1867 par lequel Seward acheta l'Alaska à la Russie, et le traité de Gand qui mit fin à la guerre de 1812.

Sur l'esplanade se trouvent six canons.

Quatre furent pris à Santiago en 1898, un à Yorktown au moment de la reddition de Cornwallis et le dernier à Fort Sumter pendant la guerre de sécession.

The Washington Monument

A plusieurs kilomètres à la ronde, l'obélisque dédié à Washington peut être aperçu. Il semble une flèche lancée vers le ciel. Sa pointe est recouverte d'un "chapeau" d'aluminium et semble ainsi en argent.

Un panorama merveilleux s'offre à votre vue: du haut de ses 170 mètres, on découvre tout le "District of Columbia," une partie de la Maryland et de la Virginie.

Quoique plusieurs pourparlers avaient été émis pour l'érection d'un monument

pendant la vie de Washington, rien cependant ne fut entrepris. 85 années après sa mort (1779) le 4 Décembre 1884, le monument était terminé. 898 marches vous conduisent du sol au toit—si vous êtes assez sportif pour les grimper, vous avez aussi la faculté de prendre l'ascenseur (ç'a ne coutera rien).

La plus grande partie des pierres, pour la construction de ce monument, viennent de l'Alabama.

A Suivre . . .
Interprète J. G. RETY



Chef de 300,000 Ames

(Suite et Fin)

Je voudrais aborder sommairement les problèmes économiques qui se posent au pays Moré. Primitivement la Haute Volta constituait une colonie autonome qui vivait en circuit fermé, et dont la mise en valeur était assurée d'une manière indépendante. On l'a rattachée à la Côte d'Ivoire, sacrifiant délibérément la vie économique de la Haute Volta au bénéfice de la Basse Côte; le problème qui se posait en effet, pour les plantations du Sud, était celui de la main d'œuvre; or celle-ci est très rare dans la forêt peuplée d'indigènes dégénérés physiquement, aussi-a-t-on voulu faire appel au riche foyer de main d'œuvre que constituait le pays Moré; mais l'on n'a pas tenu compte de certains facteurs; on a puisé sans discrimination des hommes pour la Basse Côte, partant du principe erroné que seule la Basse Côte était digne d'intérêt, si bien qu'un problème très grave s'est posé, à la fois moral et économique.

La question du recrutement est résolue de la manière suivante: il est fait par un

recruteur qui doit fournir pour les plantations un nombre déterminé de travailleurs, mais le Moré n'a guère d'enthousiasme pour aller travailler dans le Sud; il a sa terre, sa case dans le Nord, le climat humide du Sud ne lui convient guère, aussi faute de volontaires, on est obligé de procéder à un recrutement obligatoire; c'est déjà un inconvenient très grave, car il est parfois nécessaire de séparer les membres d'une même famille. Evidemment ce n'est que temporaire, mais il est tout de même anormal de recourir à des procédés qui rappellent faussement la servitude à jamais abolie.

D'autre part, on nous impose un contingent de travailleurs parfois supérieur aux possibilités normales, ce qui présente un très grave inconvénient au moment des récoltes, et enfin, il faut le signaler, certains planteurs, peu nombreux d'ailleurs, nourrissent insuffisamment leurs hommes, exigeant un travail exagéré, et leur infligeant parfois des mauvais traitements; l'indigène transplanté, souffrant du climat malsain de Basse Côte, n'a pas le même rendement que dans le Nord; s'il est mal nourri il se

révèle absolument incapable de tout travail productif. Il est donc nécessaire de réglementer la production de la main d'œuvre, la réduire au strict minimum indispensable, et ensuite par une inspection rigoureuse, exiger des planteurs le respect absolu de la législation sur le travail. Ce n'est que par ce moyen qu'on mettra fin à cette crise qui, si elle s'aggrave, risque de compromettre la vie économique du pays Moré, trop souvent sacrifiée.

Il ne faut pas perdre de vue que l'œuvre coloniale est une œuvre de longue haleine; il faut toujours se méfier des solutions hâtives, aussi bien dans le domaine coutumier ou un bouleversement brutal risquerait de provoquer une crise très grave, que dans le domaine économique ou une politique imprudente peut compromettre l'avenir.

Ce n'est que par un patient labeur, avec une administration jeune, affranchie de l'esprit routinier, en tenant compte de tous les problèmes particuliers qui se posent, qu'on pourra assurer la mise en valeur de notre France d'Outre-Mer.

Aspt CLEMENT Michel.

A Notre Cher Ami Le Lt. Williams Mathews

Lorsque nous sommes arrivés à Dale-Mabry, 10 pilotes français se trouvaient déjà à l'entraînement sous la direction du Lieutenant Williams Mathews. Né au Havre, ayant vécu la plus grande partie de sa vie dans cette France qu'il aimait tant, il parlait un Français admirable.

En tant qu'instructeur il avait déjà plus de 500 heures de vol sur le Monoplace

de chasse sur lequel nous devions faire nos premières armes.

Je sais, très grand ami, que ta modestie était immense mais je me dois de parler de l'homme que j'ai découvert sous le masque du pilote.

Tu avais volontairement fait le sacrifice de quitter le petit terrain de Perry et sa tranquillité qui t'était si chère pour venir à Dale-Mabry instruire des pilotes français. Je savais tout ce que représentait Perry pour toi: Cet isolément, cette solitude dans lesquels ton ame d'artiste aimait à se plonger pour mieux penser et mieux produire.

Je savais que la guerre ne devait être pour toi qu'une trêve dans ta vie de penseur et d'artiste.

Mais cette trêve tu ne voulais même pas l'accepter: lorsque tu rentrais le soir après une dure journée de pilote, tu n'avais qu'une hâte, te plonger dans cette musique qui t'était si chère et dans laquelle tu trouvais ta seule vraie détente.

Nous étions impitoyables, car souvent le soir au Club, nous te demandions de jouer pour nous. Tu te faisais parfois un peu prier, car ta modestie était grande et il y avait toujours trop de monde autour du piano pour t'écouter.

Nous aimions l'artiste et le poète en toi, celui qui le soir aimait à relire Verlaine ou Rimbaud, mais nous aimions

aussi profondément l'homme en toi, Mathews. Cet homme qui nous parlait avec amour de ses deux patries: l'Amérique et la France.

Il nous parlait parfois des siens et de la profonde affection qui les unissaient tous. Cela aussi nous rapprochait de lui car il aimait les siens comme on peut les aimer dans une famille française. Nous admirions l'homme qui dédaignait tous les plaisirs faciles de la vie, afin de ne pas perdre un seul instant de sa vie, afin de s'élever encore.

Nous t'avons tout de suite aimé car ton tact, ton éducation, ton grand cœur, nous avaient charmé.

Lorsque les Français ont quitté Dale-Mabry pour un autre terrain d'entraînement, tu avais demandé à nous suivre et nous ne voulions pas te laisser non plus.

Ton désir de nous suivre était tellement motivé: restant en Floride tu perdais à la fois le monoplace que tu aimais tant et le plaisir (c'étaient tes propres termes) de travailler avec les Français. Restant avec ceux-ci, ton but final était de traverser avec eux pour faire ton devoir comme pilote de combat. Le sort ne l'a pas voulu. Nous t'avons perdu Lieutenant Williams Mathews, mais que les tiens sachent que ton souvenir restera à jamais gravé dans notre mémoire.

Lt. CHANET.



"Connaissez-Vous Les Babas"

N'est-ce pas qu'il serait chic que chacun des 10,000 lecteurs de "F-MAIL" puisse se dire que cette revue est sienne, parce qu'il a contribué à sa rédaction? C'est peut-être pour cela que l'on m'a sollicité d'écrire quelque chose sur les "Babas" (1), quelque chose qui puisse vous intéresser. Je me demande bien un peu si ces requêtes ne sont pas contradictoires, mais je vais cependant m'exécuter et vous parler des Pères Blancs et de leur place dans la guerre actuelle.

Que sont ces "Pères Blancs"? Notre nom officiel est "Missionnaire d'Afrique." Il a été adopté après quelques changements d'appellations survenus dans les débuts de la Société fondée en 1868 par le Cardinal Lavigerie. Notre titre officiel prouve de façon adéquate que nous ne sommes ni colons, ni explorateurs. Nous ne nous désintéressons pas de ces choses mais restons uniquement Missionnaires destinés à notre chère Afrique, et préoccupés seulement des ames de ses infidèles! Le nom de "Pères Blancs," ce surnom, ou ce totem si vous avec la tête pleine d'histoire d'Indiens, a été donné aux Pères vers 1872 par la voix publique. Il venait du costume-gandoura, burnous, chechia et chapelet autour du cou, que les missionnaires portaient. Il était aussi le témoignage de la reconnaissance populaire pour le dévouement paternel avec lequel ils s'occupaient des populations arabes et plus tard noires, confiées à leur apostolat. Ils leur prodiguaient en effet leurs soins médicaux, les instruisaient dans des écoles, essayaient de les ramener à Dieu en redressant leurs consciences faussées selon la morale natu-

relle. Au fait, si la Mission catholique a atteint un autre stade, il en est de même encore aujourd'hui en pays musulman où les Pères se contentent de l'apostolat de la charité, de la culture intellectuelle, de la conversation, de l'exemple d'une vie de prière et de mortification. S'il n'est pas encore question de conversions en terre arabe—car tant que seules les conversions isolées seront possibles, la persévération des fidèles sera aléatoire, du moins dans bien des tribus, les missionnaires sont vraiment des Pères, des Pères qui ont tout quitté pour ramener ces ames au Bon Dieu, des Pères qui aiment leurs enfants de tout leur cœur de prêtres.

Les Pères Blancs ont donc leur guerre de tous les jours, ce combat de la Religion du Christ contre les Hordes de l'immoralité et de la méconnaissance de Dieu tel qu'il est et qu'il veut être adoré; mais ils ont aussi leur part dans la guerre d'aujourd'hui qui met aux prises la spiritualité chrétienne d'un côté, même si parfois elle est bien mal défendue et servie, et de l'autre le Pan germanisme idéalisé dans les vieux dieux guerriers germains trônant au Walhalla et enrichi des doctrines de Nietzsche et de Fitche: Sans doute les gens d'Outre-Rhin n'ontils pas eu besoin de ces théoriciens pour se forger des convictions: Le sang aryen sans souillure doit être, pour ceux qui ne s'en méfient pas, un principe suffisant qui les fait croire que les peuples faibles disparaîtront de la surface de la terre et que l'Allemagne est appelée à régir le monde. Les Pères Blancs font donc la guerre puisque la loi française soumet les prêtres et les religieux au service militaire. Beau-

coup d'entre vous n'en ont peut-être jamais vus et cependant il y en a un peu partout. Il y en a au front, offrant leur souffrances de soldats ou de prisonniers, leur vie même pour les populations qu'ils ont du abandonner pour un temps, ou pour celles dont ils auront à s'occuper un jour. Il y en a dans les centres de formation. Il y en a dans toutes les armes, excepté toutefois dans la marine, il me semble, dans les tirailleurs, les spahis, l'infanterie, les chars, dans l'aviation comme pilotes, bombardiers, observateurs, mitrailleurs, parachutistes . . . etc. . . Tous, capitaine ou simple soldat, font leur devoir là où Dieu a voulu qu'ils soient, conscients que le sang qu'ils versent, la vie qu'ils exposent, ou plus simplement parfois l'acceptation joyeuse de la vie monotone de dépôt, gagneront à leur patrie, à cause des souffrances du Christ, la force de se montrer digne de son titre de fille ainée de l'Englise, et aux infidèles de l'Afrique, celle de connaître et d'aimer la Vraie Religion.

Peut-être rencontrerez-vous un jour un Père Blanc . . . plus probablement un futur prêtre. Je suis sur qu'alors vous trouverez en lui un ami compréhensif qui se fera un plaisir de vous rendre service, de vous remonter le moral si besoin est, et qui, en tous cas, vous aimera sincèrement et priera pour vous parce que tous, nous sommes des enfants du Bon Dieu, que nous le soyons actuellement ou que nous le redevenions.

E.A.R. J. P. BELIN,
Scholastique Père Blanc.

(1) "Baba" est le nom donné aux Pères Blancs par les indigènes.

DO YOUR FULL DUTY

SUPPORT THE INVASION

BUY WAR BONDS UNTIL IT HURTS

SCHLUMBERGER

WELL SURVEYING CORPORATION

Houston, Texas

EN ECOLE AU CANADA

ES VOYAGES forment la jeunesse; nous, nous ne les comptions plus, et pourtant nous ne sommes pas encore formés, tout au moins complètement, "air force speaking".

Nous sommes un groupe d'aviateurs français qui venons terminer notre entraînement, commencé en Angleterre, au Canada.

Il y a quelques dix mois, nous nous sommes rencontrés en Grande-Bretagne, les uns venant directement (Oh! Miranda, sombre plaine) de France, les autres venant d'Afrique du Nord et affublés d'un nom bizarre; on les appelait C. F. P. N. A.!

Nous nous sommes tous mis d'un même cœur à la rude école de la R. A. F. et ce fut pendant de longs mois le travail à terre, récompensé enfin par quelques heures de "Tiger Man". Nos heures de loisir étaient toujours pleines, car il est

difficile d'imaginer un pays où les Français sont plus populaires qu'en Angleterre.

Nous fumes tous, pour nos permissions, invités dans des familles anglaises, et reçus réellement comme leurs propres enfants.

Puis, un beau jour, un petit télégramme nous rappelant, c'était l'embarquement pour le nouveau continent. Un voyage délicieux, nous dorant au soleil, sympathiquement mêlés aux as américains "coming home", aux blousons de cuir remplis de dessins, aux poitrines abondamment décorées et aux officiers anglais plus discrets. Bref, une véritable croisière.

Un beau matin, l'arrivée dans un port américain. Une musique militaire jouant "Caravane" ou "Shoo, Shoo Baby," des solos de trompette; ils nous faudra modi-

fier les musiques de nos régiments d'infanterie en rentrant en France!

Comme toujours l'organisation de la R. A. F. est impeccable; sitôt débarqués, nous montons dans un train et ce n'est pas des 40H, 8 chevaux en long! mais des couchettes magnifiques, fumoirs, balcons, etc... Nous sommes choyés, fêtés par l'American Red Cross. Bientôt le train s'ébranle, et pendant près de quarante heures nous allons rouler. Traversée d'une ville américaine où les jeunes filles se précipitent aux portières pour nous embrasser, nous trouvons que l'Amérique est un pays merveilleux. Dans la nuit, nous entrons au Canada français et quelle surprise le lendemain matin en ouvrant les yeux de voir écrit sur les pancartes "Buffet de la Gare" ou "Epicerie."

Les cuisiniers du train sont canadiens-français et ils nous font littéralement fêter. Nous remontons le Saint-Laurent qui a l'air d'une mer, et l'on comprend que Jacques Cartier ait pu croire qu'il avait trouvé le passage du Nord-Ouest.

Le train file à travers des paysages grandioses, des rivières ou des coupes de bois descendant en flottant; de temps à autre quelques fermes isolées, par ci par là des traces de neige. On croirait vivre Maria Chapdelaine.

Enfin, nous arrivons à destination dans le grand dépôt de la R. A. F. au Canada. A deux heures du matin, en vingt minutes, remplissons les fiches, sommes payés, passons la visite médicale, soupons, prenons une douche et sommes logés. Nous pensons tous à une arrivée à Oran ou à Chateaurans, à deux heures du matin!...

Quelque jours après, nous voilà à nouveau sur la grand'route et nous avons la chance de nous arrêter dans la troisième plus grande ville française par sa population: Montréal.

Nous qui avons pris l'habitude de ne plus parler que l'anglais en sommes presque dépayrés. "Am I shooting a line?"

Notre séjour y est trop court, hélas, et après encore des heures et des heures de chemin de fer et d'autocar, nous nous trouvons au bord d'un grand lac où nous allons pouvoir bombarder à souhait. Quelques mois au Canada et très bientôt nous toucherons nos avions de bataille en Angleterre, et contribuerons de tout notre cœur à la délivrance de notre belle France.

Aspirant G. LEVY.

Le 9 juin 1944 à l'American Red Cross Blood Donor Center 123 Carondelet Street les officiers, officiers-mariniers marins du porte-avion "BEARN" ont donné leur sang pour les services médicaux de l'Armée Américaine.

Le Capitaine de Corvette Golse commandant, par interim, le "Bearn" en souvenir de cette manifestation offrit un fanion au Général Allison OWEN, Président de la Croix Rouge de New Orleans. Ce pavillon fut immédiatement placé auprès de ceux des nations Unies.



CHARLES BAUDELAIRE (1821-1867)

Il semble que plus particulièrement aujourd'hui nous ayions besoin de nous réfugier dans ce vaste domaine que représente notre patrimoine artistique, scientifique, et littéraire. Car, Français, nous sommes fiers, et à juste titre, du rayonnement de la pensée française sur le monde entier. "La France est une idée . . ."

Je lisais il y a quelque temps, dans un article de "F. Mail" sur Berlioz, que ce grand compositeur, après avoir connu "les déceptions et les insuccès" durant sa vie, bien qu'aujourd'hui reconnu comme un maître, était encore pour beaucoup de gens un inconnu. J'ai immédiatement pensé à Baudelaire qui, lui, aussi, bien qu'incontestablement admiré comme un des grands poètes du milieu du XIX^e siècle dont l'influence fut considérable, reste encore pour beaucoup ignoré ou, ce qui est plus grave, mal interprète. Il est vrai qu'on ne peut véritablement comprendre et apprécier Baudelaire que si l'on se représente avec exactitude quelle fut sa vie, car son œuvre n'est que le reflet de ses sentiments, ses malaises, ses espérances et il serait vain de le lire sans le connaître.

* * *

Né à Paris, sa jeunesse fut assez malheureuse car en plus de sa nature mélancolique et tourmentée il ne partageait pas les idées de son beau-père le lieutenant-colonel Aupick, qui rêvait pour lui d'une carrière stable et non incertaine comme celle des lettres. Il fit de solides études au Collège Louis le Grand, d'où il fut d'ailleurs expulsé pour des raisons mal définies, passa cependant son baccalauréat et de là, après bien des discussions, quitta sa famille pour faire ses débuts dans le monde littéraire. Il mène au commencement une vie libre assez agréable à Paris, où il fréquente de joyeux étudiants et fait la connaissance de ce "grand pessimiste" Leconte de Lisle.

Bien vite hélas! il est couvert de dettes et ses écarts de jeunesse épribe de scandale déçoivent le Lieutenant-Colonel Aupick à lui faire faire un voyage aux Indes, histoire de "lui changer les idées." Baudelaire s'embarque avec indifférence, s'enferme dans un "Spleen hautain" durant la traversée jusqu'au moment où s'arrêtant dans un port, il décide d'inter-

rompre ses pérégrinations et prend un bateau qui le ramène en France. Ce voyage l'a cependant profondément marqué et l'on en retrouve de nombreuses traces dans maints de ses poèmes. Rentré à Paris, séparé de sa famille, il se lie avec une mulâtre: Jeanne Duval; passe ensuite de tristes années où la maladie, l'alcool et les dettes lui donnent cette mine triste qu'il conservera jusqu'à la fin. Il publie ses premiers essais, quelques critiques d'art et se passionne pour Edgar Poe dont il traduit quelques œuvres.

* * *

Génie tourmenté, luttant jusqu'au désespoir: voilà l'état d'âme de Baudelaire. Il semble que l'Ennui, "ce monstre délicat," ait été la bête noire de son intense activité. Il a su exactement nous communiquer son état d'esprit dans ces quelques poèmes institués "Spleen qui sont une merveille de Lyrisme et où l'on trouve ces images si suggestives:

"Rien n'égal en longueur les boiteuses journées

Quand sous les lourds flocons des neiges années

L'Ennui, fruit de la morne incuriosité, Prend les proportions de l'immortalité." Plus loin c'est un Baudelaire révolté. Il traduit cette révolte en justifiant Cain, St. Pierre qui a renié le Christ, il va même jusqu'à adresser des litanies à Satan:

"O Satan prends pitié de ma longue misère!"

Mais il ne faut voir là qu'un mouvement d'humeur passager. Le poète se reprend bien vite et c'est alors le calme, la sérénité:

"Sois sage, o ma douleur, et tiens-toi plus tranquille!"

Il cherche à se détacher de ce monde où tout n'est que péché, sottise, erreur d'où cet effort pour s'évader "Au-delà des confins des sphères étoilées":

"Envole-toi bien loin de ces miasmes morbides

Va te purifier dans l'air supérieur . . .

Parfois c'est un Baudelaire cynique, et au moyen d'un réalisme poussé à l'extrême il veut faire bondir d'indignation les placides bourgeois de son époque. Son poème "Charogne" a vraiment produit son effet. Il est cependant facile

d'y discerner le même thème traité par Ronsard dans son sonnet à "Hélène" mais vu et réalisé à sa manière. De plus, qui ne saurait voir dans les "Metamorphose, du Vampire" qu'une simple parodie du songe d'Athalie.

Baudelaire portant atteinte à la morale religieuse! Quelle ironie! Bien des fois au cours de sa vie il s'est tourné vers Dieu, y cherchant un refuge, une consolation à sa tourmente perpétuelle. Sa prière est simple:

"Vers le Ciel ou son œil voit un trône splendide

Le poète serein lève ses bras pieux . . . et plus loin.

"Soyez bénis, mon Dieu, qui donnez la souffrance

Comme un divin remède à nos impuretés . . ."

L'on juge, par ces quelques lignes, de la valeur éphémère de ses blasphèmes venant d'une âme accédée. Quant à la morale publique, abstraction faite de tout esprit de pruderie, il n'y a dans les "Fleurs du Mal" de Baudelaire, que de charmants tableaux, parfois réalistes, que nous regretterions vivement de ne pas avoir. Le poète lui-même, a pris soin de nous avertir dans son "Epigraphe pour un livre condamné": "Lecteur paisible et bucolique, sobre et naïf homme de bien, jette ce livre Saturnien . . . si tu n'as fait ta rhétorique chez Satan, le rusé doyen, jette tu n'y comprendrais rien . . ."

* * *

Nées dans une atmosphère d'indécisions fiévreuses, de troubles profonds de mysticisme poétique, les "Fleurs du Mal" ne devaient pas tarder à s'épanouir dans cet éclat incomparable de beauté où le lyrisme accompagne si puissamment ce rythme de la vie humaine que Baudelaire, en dépit des désespoirs, des révoltes, des chutes et des blasphèmes a voulu guider vers des régions supérieures où, sur les cimes de l'âme, il rencontre Dieu. Et comme disait Théodore de Banville sur la tombe du poète: "De jour en jour, on verra mieux quelle place tient dans notre époque tourmentée et souffrante cette œuvre essentiellement française, essentiellement originale, essentiellement nouvelle . . ."

E.A.R. Jacques-Henri BROSSARD.

Fournisseur de la Mission
Militaire et Navale
Commander en français
Livraison dans la semaine aux
meilleurs prix

Star Supply Co.

Dept. Louis MARX

419 Fourth Avenue, New York

Tel. Lexington 2-5548

NOUVELLES DES C. F. P. N. A.

Ils Ont Ouvert Le Feu Les Premiers . . .

Baraki, Mars 1943: Le futur C.F.P.N. A. fait ses premiers pas en Afrique. Parmi nos futurs navigateurs, une seule idée directrice: devenir pilotes à n'importe quel prix. Mais les ordres arrivent, ce sont des mitrailleurs qui partiront les premiers en Amérique pour effectuer leur entraînement. Il n'y a pas d'élèves-mitrailleurs à Baraki à cette époque là; aussi, vingt volontaires sont demandés parmi les élèves-pilotes.

Vingt-deux hommes se présentent. Ils viennent de toutes les régions de la

France: Nordistes, Alsaciens, Lorrains, Centraux, Dauphinois, Méridionaux, Algériens . . . Les vingt hommes choisis expliquent leur brusque décision: Un gros sacrifice de ne pas être pilote, mais ils pensent être prêts à se battre les premiers.

Ils suivirent l'entraînement normal de mitrailleurs à Tyndall-Field (Flo.) puis d'armuriers à Lowry-Field, Denver (Colo.) ou de radios à Scott-Field—St. Louis (Ill.). Au moins cinq de ces hommes ont réalisé leur voeu.

En effet, les Sergents Ligier Yves, Ligier Maurice, Gasser Georges, Micheletti, Chaffanjon Louis, viennent d'être cités à l'ordre de l'Escadre Aérienne à l'issue de leurs premières missions de guerre.

Bravo, mitrailleurs du C.F.P.N.A. A vous, maintenant, pilotes, bombardiers, navigateurs, radios, mécaniciens; nous savons que nous pouvons compter sur vous! . . .



Sergent GASSER Georges, du G.B. I/22

“Jeune mitrailleur plein de cran, qui a participé avec entraînement aux premières expéditions du Groupe tout nouvellement engagé.

“A assuré avec vigilance la protection de son équipage, lui permettant d'effectuer avec le maximum de quiétude des missions difficiles à proximité de terrains occupés par une chasse ennemie active.”

Sergent LIGIER Maurice, du G.B. I/22

“Jeune mitrailleur plein de cran, qui a participé avec entraînement aux premières expéditions du Groupe tout nouvellement engagé.

“A assuré avec vigilance la protection de son équipage, lui permettant d'effectuer avec le maximum de quiétude des missions difficiles à proximité de terrains occupés par une chasse ennemie active.”

Sergent MICHELETTI Maurice, du G.B. I/22

“Jeune mitrailleur plein de cran, qui a participé avec entraînement aux premières expéditions du Groupe tout nouvellement engagé.

“A assuré avec vigilance la protection de son équipage, lui permettant d'effectuer avec le maximum de quiétude des missions difficiles à proximité de terrains occupés par une chasse ennemie active.”

Sergent CHAFFANJON Louis, du G.B. I/22

“Jeune mitrailleur plein de cran, qui a participé avec entraînement aux premières expéditions du Groupe tout nouvellement engagé.

“A assuré avec vigilance la protection de son équipage, lui permettant d'effectuer avec le maximum de quiétude des missions difficiles à proximité de terrains occupés par une chasse ennemie active.”

Sergent LIGIER Yves, du G.B. I/22

“Jeune mitrailleur plein de cran, qui a participé avec entraînement aux premières expéditions du Groupe tout nouvellement engagé.

“A assuré avec vigilance la protection de son équipage, lui permettant d'effectuer avec le maximum de quiétude des missions difficiles à proximité de terrains occupés par une chasse ennemie active.”