

No. 4

JANVIER, 1944

NEWS
FROM
FRENCH
AIR FORCE
STUDENTS
IN
U. S. A.

25 Cts.

M A I L



BUFORD STUDIOS

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

BUFORD STUDIOS

PORTRAITS

REPRODUCTIONS

PHONE 7182

2213 Broad Street

Tuscaloosa, Alabama

TOT OU TARD VOTRE TEINTURIER PREFERE ECONOMY LAUNDRY

Telephone 3661

2112 Broad Street

Tuscaloosa, Alabama

Centreville, Alabama

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

Aucune Importance Si Vous ne Parlez Pas Trés Bien Anglais

LES FLEURS PARLERONT POUR VOUS . . .

DE TOUTE FACON ENVOYEZ DES FLEURS

A TOUS CEUX QUI VOUS ONT RECU NOUS "TELEGRAPHIONS"

LES FLEURS

Tuscaloosa Flower Shop

2177 BROAD STREET

TUSCALOOSA, ALABAMA

**Comment s'abonner à
"F.MAIL" ?**

Pour répondre à de nombreuses demandes, F.MAIL accepte désormais des abonnements pour six mois. Écrire en envoyant adresse complète et un cheque ou mandat postal de \$2. à "Editor of F.Mail."

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

F

MAIL

Janvier 1944

No. IV

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



**COORDINATING COUNCIL OF FRENCH RELIEF
SOCIETIES, INC.**

457 Madison Avenue

Telephone Plaza 3-4571

New York, N. Y.

L'ARMEE FRANCAISE EN ITALIE

La présence des troupes françaises en Italie a été révélée au public il y a quelques semaines, à la suite d'un communiqué relatant leurs exploits.

Le Haut Commandement Allié avait, en effet, considéré utile, au moment où les troupes britanniques et américaines rencontrèrent un terrain montagneux particulièrement difficile, de faire appel à des troupes françaises—dont les qualités d'agressivité avaient déjà été mises à l'épreuve—pour tenir un secteur dans les montagnes escarpées situées au centre de la botte de l'Italie.

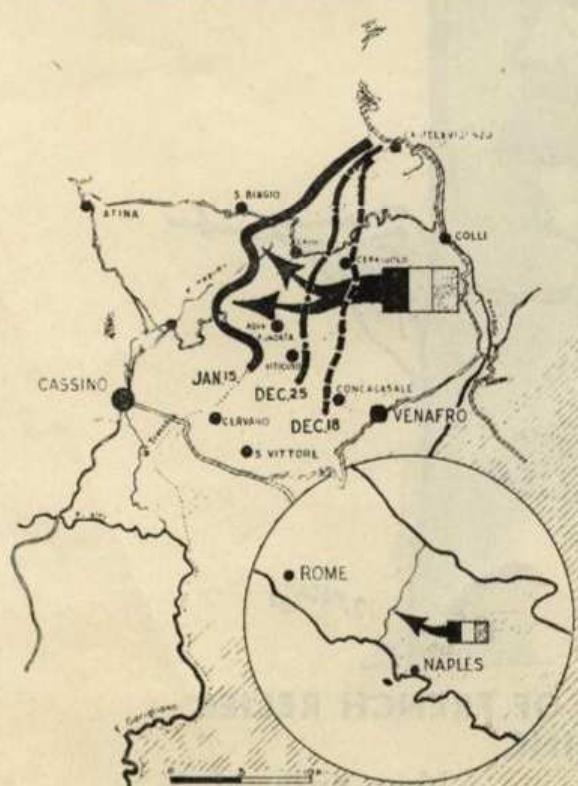
Equipés spécialement dans ce but, ces éléments de l'Armée Française commandés par le Général JUIN débarquèrent en Italie après un voyage remarquablement organisé par les Marines alliées, et prirent contact avec l'ennemi le 15 Décembre 1943. Tout de suite mises à l'honneur, nos troupes reçurent un secteur sinon très étendu, du moins très important, puisque sa gauche s'appuie sur des monts de 1.000 mètres d'altitude, et sa droite sur des hauteurs voisines de 2.000 mètres et que, de la possession du terrain placé devant elles pouvait dépendre la progression des Alliés sur la route de Cassino, dominée sur la droite par des pics élevés offrant à l'ennemi des vues dominant toute la région.

Secteur de combat peu spectaculaire évidemment, mais très difficile puisque le terrain se présente comme une coulée entre des pitons et des barres rocheuses séparés de ravins profonds. Les luttes y sont très dures et aboutissent, le plus souvent, à de véritables combats singuliers dans d'étroits compartiments, entre petits postes allemands et groupes ou sections de Tirailleurs, pendant lesquels l'infanterie est le plus souvent réduite à ses seuls moyens.

Après s'être emparé du village de Casale, les troupes françaises ont avancé dans ce terrain difficile, progressant de façon continue vers les observatoires ennemis. Mais ces observatoires, remarquablement défendus, sont situés sur des crêtes successives, perpendiculaires à l'axe de la marche, véritables murailles rocheuses ne présentant, tout au moins sur leur Versant Est, que des cheminées rares, divisant irrémédiablement l'effort des troupes d'attaque et interdisant tout appui efficace de l'artillerie. Ces murailles constituent, pour l'ennemi, de véritables remparts derrière lesquels celui-ci a tout loisir de masser et de manœuvrer ses réserves. Les attaquer de front eut été pire folie; il fallait donc, pour éviter de grosses pertes, qui n'auraient donné que des résultats éphémères, les faire tomber par grignotage processionnel.

L'attaque du Pantano fut ainsi réalisée le 16 Décembre et aboutit finalement à un assaut d'infernale importance. Puis, la marche en avant fanterie, long et difficile, où les pertes furent reprise pour l'attaque du Massif de la Mainarde et des nombreux pics qui jalonnent cette région, où se battent nos troupes depuis leur arrivée en Italie.

L'ennemi se sert admirablement du terrain et a adopté la tactique suivante: La défense est confiée à des petits postes nombreux, fortement armés (nombreuses armes automatiques, fortes dotations en munitions, vivres pour plusieurs jours), tenant les acheminements et les points principaux du terrain, occupant des blockhaus installés dans des endroits bien choisis—souvent à contre-pente des éléments de contre-attaque immédiate, placés à proximité et à l'abri des vues et des coups, peuvent appuyer immédiatement des batteries de mortiers également bien défilées.



Les troupes de l'ennemi opposées à notre armée sont elles-mêmes composées d'Allemands et d'Autrichiens (en particulier de Tyroliens) venant du Front Russe (lac Ladoga) et qui appartenirent, pendant un certain temps, à la 305me Division d'Infanterie allemande. Solides gai-lards, bien nourris, bien habillés, dotés de chaussures de montagne; soldats entraînés et aguerris, au moral très solide et que la propagande défaitiste—si elle existe—ne semble pas avoir touchés. Cette infanterie ennemie se bat, en tout cas, bravement, avec art et détermination. Les petits postes ennemis qui combattent isolément dans la montagne se laissent exterminer plutôt que de reculer ou de se rendre. Les rares prisonniers que nos troupes ont pu faire ont été trouvés au milieu des cadavres de leurs camarades, et malgré la secousse morale qu'ils venaient d'éprouver, ils se sont montrés, au cours des interrogatoires, toujours très dignes, d'attitude militaire, et quelquefois même arrogants.

Nos troupes, devant un adversaire de cette trempe, se sont vite adaptées à cette guerre de montagne, et leur moral est bon. Dans l'infanterie, en particulier, Tirailleurs et Goumiers sont maintenant à l'aise. Ardents, manouvriers, déjà bien habitués aux canons et aux mortiers ennemis, ils constituent un instrument de qualité entre les mains du Commandement. L'entraînement intensif qu'ils ont suivi en Tunisie leur permet de subir sans broncher le froid vif qui règne dans cette région couverte de neige, et de résister à l'effort physique demandé. Car il s'agit, le plus souvent, de grimper dans des rochers et des cheminées, et ceci en manoeuvrant sous le feu de l'ennemi.



La valeur des cadres de cette infanterie était connue. Ils se sont comportés admirablement, comme on s'y attendait. Les jeunes Français du rang se sont conduits avec toute l'ardeur que leur donne la chance retrouvée de se battre enfin à armes égales avec l'ennemi, armes ultra-modernes fournies par l'Amérique.

Le drapeau français, grâce à eux, flotte à nouveau sur le champ de bataille européen, et se rapproche chaque jour de la Mère-Patrie.

LE COMMANDEMENT DU GENERAL JUIN EN ITALIE

Le correspondant de l'agence "France-Afrique" sur le front d'Italie informe que le Général Alphonse Juin, Commandant du Corps expéditionnaire français en Italie, vient de prendre le commandement effectif de ses troupes. En effet, le Général Juin ne va pas seulement commander nos soldats, il va aussi mener au combat des troupes américaines que lui a confiées le Général Clark. L'importance de ces forces alliées, dont un Français est désormais le Chef, ne peut être élée.



L'AVIATION FRANCAISE

PARTOUT

ADIEU A PAUL DE FORGES

Il y a une année à peine, je vous revois encore, presque guéri, à nouveau debout, prêt à servir. Vous veniez d'abandonner la canne qui vous aidait encore à marcher pendant l'été. Vous étiez revenu d'Allemagne comme grand blessé après une longue captivité . . . et à peine remis . . . une seule idée vous hantait, celle de repartir. . . .

Vous étiez de ceux qui n'"en" parlaient pas, qui ne se lançaient pas dans de verbeuses imprecations contre la défaite de 40 mais chez qui il était facile de lire une résolution sans phrase, pour l'heure où "ce" serait possible. Et pendant ce temps là—comme tant d'autres qui ne paraissent pas davantage—you travailliez à retrouver les camarades de l'Air, à les aider, à les regrouper, à leur redonner la flamme et l'espoir.

Mais en novembre 43, lors du débarquement allié en Afrique du Nord vous n'avez pas pu résister à rejoindre sans délai. Comme tant d'autres vous avez laissé votre femme et votre enfant. Le vieux pilote de raid s'est réveillé, le pilote du Po. 63/11 descendu en décembre 39 en Allemagne et revenu prisonnier, n'a pas pu attendre davantage.

A nouveau, le ciel s'est ouvert devant vous, et le Groupe NORMANDIE a vu un jour arriver un élégant jeune homme blond, au regard très doux, sur la poitrine duquel brillaient la croix de guerre, la médaille militaire, la Légion d'Honneur.

Vous êtes devenu chasseur. En peu de temps, que de chemin parcouru . . . caporal-pilote d'Istres, touriste aérien de grande classe avec

votre mère comme passager—défricheur de lignes avec Maurice Finat sur Madagascar, tombe en panne tout près du Kilima Nadjaro, pilote de mission lointaine dans les Indes Françaises, pilote de reconnaissance descendu, prisonnier, convalescent, évadé de France, vous voilà, quelques mois plus tard, au centre de l'immense front russe!

Vos premières victimes tombent en Juin, et au milieu de l'été vos camarades vous attendent vainement au terrain où vous ne reviendrez plus.

Aux temps heureux, un livre avait paru dont vous étiez le héros involontaire. La Comtesse de FORGES, votre mère avait écrit "Sur les ailes de mon fils", un touchant hommage maternel au pilote qui l'avait amenée sur des milliers de kilomètres au-dessus de l'Afrique Noire.

Ces ailes se sont aujourd'hui repliées. Pour nous, elles ne sont pas fermées.

Je pense à ces quelques lignes que j'avais réussi à vous arracher—simples et directes comme un rapport militaire—and qui restent en France dans un de mes tiroirs. . . .

Je pense à une soirée de l'hiver 1942, où nous nous sommes quittés pour la dernière fois avant un départ que chacun de nous deux savait proche.

Je pense au front glacial d'Orel, Briansk, Ielnia, où vous avez représenté la France et ses Ailes, où votre sacrifice et ceux de vos magnifiques camarades de la première heure s'inscrit au crédit du Pays.

—Avec eux, Vous demeurez un exemple.
Lt. J. FAUGERAS.

Capitaine DE FORGES Paul, du Groupe "Normandie"

Capitaine DE FORGES Paul, du Groupe "Normandie"

"Magnifique figure de Français et d'Aviateur, qui en temps de paix comme en guerre, a toujours porté à la limite son amour de l'Aviation. Jeune Chasseur à son arrivée sur le Front Russe, s'est très vite affirmé excellent équipier et ardent combattant. A participé aux opérations du Groupe 'NORMANDIE' sur le Front Central—Orel, Briansk et Ielnia.

Disparu en combat aérien au-dessus des lignes le 31 Août 1943 aux environs d'Ielnia, au cours d'un engagement du Groupe 'NORMANDIE' contre 100 bombardiers ennemis protégés par une trentaine de chasseurs."

**ELEVES DES C. F. P. N. A. TELS SONT CEUX AUPRES DE
QUI VOUS IREZ BIENTOT VOUS BATTRE SOUS LES
COCARDES TRICOLORES**

ORDRE GENERAL NO. 16

A L'ORDRE DE L'ARMEE AERIENNE

Capitaine EZANNO Yves des Forces Aeriennes Francaises en Grande Bretagne

"Brillant Officer pilote ayant inspire par son courage et sa bravoure l'admiration de tous.

"Au Groupe de Chasse 'Alsace' comme Commandant d'Escadrille le 'Strasbourg' a effectue 52 sorties, en particulier pendant la retraite de fin juin 1942 sur El-Alamein.

"Au Groupe 'Lorraine' s'est distingue a plusieur reprises par des missions de bombardement effectuees dans des conditions particulierement perilleuses et avec un maximum de precision.

"Deja cite a l'ordre de l'Armee Aerienne le 17 Mars 1942. A une citation anglaise a l'ordre de la R. A. F. le 11 Juin 1942.

"Compte actuellement 180 heures de vol en operations."

ORDRE GENERAL NO. 12

Alger, le 27 Sept. 43.

Le General d'Armee GIRAUD, Commandant en Chef Cite:

A L'ORDRE DE L'ARMEE AERIENNE

Le Groupe de Chasse "Alsace"

"Engage en avril 1943 en Grande Bretagne, dans des operations aeriennes offensives, en cooperation etroite avec le Royal Air Force et l'American Air Force, sous la Commandement du Commandant MOUCHOTTE, le Groupe 'Alsace' avec ses escadrilles 'Strasbourg' et 'Mulhouse' commandees par les Capitaines MARTELL, et BOUDIER, s'est revelee rapidement comme une unite d'elite.

"A gagne la confiance et l'admiration des aviateurs allies grace au courage et a la maitrise dont ses pilotes ont fait preuve au cours de 80 sweeps ou missions offensives representant un total de 850 missions d'avion et 1650 heures de vol d'operations.

"A remporte en 4 mois 11 victoires officielles au cours de 10 combats, abattant 10 FOCKE WULK 190, 1 Messerchmidt 109 et endommageant 3 Focke Wulf 190. S'est particulierement distingue le 27 juillet dans le ciel de France en abattant 5 Focke Wulf 190 et en mettant plusieurs autres hors de combat, sans subir lui-meme de pertes, accomplissant ainsi avec un plein succes la mission de protection aerienne d'une mission de bombardement allie qui lui incombaît.

"Le Groupe 'Alsace' a deja ete cite en Aout 1942 a la suite d'operations dans le Western Desert.

"Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme."

a ALGER le 2 Septembre 1943.

Signe: GIRAUD

ORDRE GENERAL NO. 23 (Suite)

A L'ORDRE DE L'ARMEE AERIENNE

Sergent MOUHOT Jacques, du Bataillon d'infanterie de l'Air en Grande-Bretagne

"Volontaire pour une mission perilleuse en Crete, s'y est particulierement distingue et a puissamment contribue au succes complet de cette operation.

"Apres le combat, a ete fait prisonnier alors qu'il attendait son reembarquement. Envoye en Allemagne, s'evade quatre fois sans succes. Reussissant enfin a la quatrieme tentative, dans des conditions difficiles, regagne l'Angleterre ou il rejoint immediatement son ancienne Unite.

"Sous-officier parachutiste qui a toujours montre un courage intrepide et une energie reflexie. Est un exemple pour ses camarades."

Croix de Guerre avec Palme.

ALGER, le 29 Novembre 1943.

CARTIER

Veme Ave. et 52 eme Rue—New York
réalise en ce moment l'insigne
des
Elevés
Français
des
C.F.P.N.A.

Un Incident d'Ordre Materiel Nous a Empêché au Dernier
Moment de Rendre Compte de la Graduation Turner Field
Nous en Reparlerons dans Notre Prochain Numéro.



Le General P. E. BEYNET, Chef de la Mission Militaire Française. Derrière le General, le Commandant de Ponton d'Amecourt, commandant les C.F.P.N.A., le Colonel C. J. Anderson, le Colonel A.J.P. Lebel, Chef d'Etat Major de la Missio, Le Capitaine Bittenbender, le Lt. Colonel J. Snyder, Directeur de la Supply Maintenance de la base de Craig Field.

LA FRANCE VUE PAR UN PEINTRE AMERICAIN

M. MARBAIN a passé de nombreuses années d'étude en France. Deux de ses toiles sont au Musée du Luxembourg. Il épousa une Française et revint s'établir à St. Louis (Illinois). C'est un ami dévoué de nos radios, à qui chaque semaine il vient faire une leçon d'Anglais.

Par ARY MARBAIN

"Si la France n'avait pas existée il aurait fallu l'inventer."

"A Paris l'an prochain." Cette devise se trouvait autrefois sur le plafond d'une salle dans la vieille école des Beaux-Arts de Saint-Louis. Quatre jeunes étudiants jurèrent de se retrouver à Paris pour continuer leurs études et scellèrent leur serment en écrivant cette phrase (aujourd'hui prophétique) à la craie suivie du nom de chacun.

J'étais du nombre. Depuis mon enfance je me sentais attiré par la France sans bien comprendre pourquoi. Je ne connaissais rien de ce pays. Le seul Français que j'avais vu (apparition très courte) était le général Joffre lors de sa visite à Saint-Louis. De lui je gardais une image inoubliable de force, grandeur et bonhomie.

La floraison extraordinaire et continue du génie français dans les arts faisait l'admiration des artistes dans le monde entier. Bien de jeunes rapins américains voulaient entreprendre le pèlerinage vers Paris, cette Mecque des peintres.

Je partis donc, seul, un jour du mois de mai. Les poches légères mais riche de mes vingt ans, je m'embarquais. La mer que je voyais pour la première fois ne m'intéressait pas; c'était trop inhuma. J'avais déjà le goût, en commun avec bien des français, d'aimer ce qui avait rapport à l'homme. Donc, je trompais ma hâte d'arriver en faisant des croquis de passagers.

Le dernier jour de la traversée, levé avant l'aube, j'essayais de discerner les côtes toutes proches de la France. Le ciel et la mer étaient sombres. De lourds nuages barraient l'horizon et cachaient la clarté naissante du petit matin; l'on pouvait se croire en pleine mer quoique nous entrions déjà en rade de Cherbourg. Bientôt le bateau se ralentissait et au même instant, avec un effet dramatique presque théâtral les longs huages violacés se relevaient et le soleil parut, éclairant tout ce qu'il se trouvait autour de nous. La lumière toute différente était nouvelle pour moi, mais le spectacle que cette lumière révélait m'enchantait. C'était le port, ses bateaux, les quais, la ville dont on voyait les maisons et les rues qui commençaient déjà à s'animer.

Je voyais pour la première fois, chose inouïe, une ville dont les maisons étaient de pierres. Une ville toute grise; mais quel gris! Blonde, nuancée, cette couleur vue au matin ne pouvait être que que l'œuvre du temps; un accord de la nature et de l'effort passé et présent de l'homme. Disposition des rues, harmonie des lignes et proportion des édifices, notes piquantes des devantures de boutiques; tout cela se distinguait clairement du bord.

L'odeur qui venait de terre aussi était étrange mais plaisante, et ne rappelait rien de l'Amérique. Plus tard j'ai su que cela était composé d'un mélange de fumée, de bois, d'odeurs de pain chaud, de la mer, et même de la terre de France. Les vieilles pierres aussi semblaient contribuer pour leur part à cette symphonie de l'odorat.

Étant tout absorbé par le charme indicible de tout ce que je voyais je n'avais pas senti le paquebot s'arrêter. Nous étions arrêtés à peu de distance de la ville et le petit bateau qui devait nous mettre à terre venait à notre rencontre. A son mat flottait allègrement le drapeau français comme pour nous souhaiter le bienvenu. Ses couleurs vives mettaient un point culminant à l'harmonie suave des tons modulés aux alentours. Je comprenais l'accord entre ce symbole du pays et le petit coin de France sous mes yeux. Même proportions logiques et justes; une pensée nette, équilibrée se discernait dans la composition du drapeau et dans la disposition des maisons et leur style. J'étais bien arrivé au pays de Descartes.

Une fois à terre j'allais et venais dans les rues de Cherbourg avide de tout voir. Les petits cafés des marins, les marchés en plein air, colorés comme des parterres des fleurs, les églises de pierre sombre, les boutiques pittoresques, et les costumes des paysans; tout cela était fait pour captiver l'âme d'un peintre. Certains gens que je rencontrais avaient le même type de visage déjà vu dans les reproductions des vitraux français du Moyen-Age. J'étais émerveillé de voir ces mêmes traits de physionomie à des siècles d'écart.

Je n'oublierai jamais ce premier matin en France. Cherbourg n'est pas une ville spécialement recommandée aux touristes. C'est une ville française toute simple mais cela avait suffi pour me charmer et je garderais pour toujours une grande affection pour elle comme étant la première ville connue en France.

Vers l'apres-midi il a bien fallu m'arracher à la contemplation passionnée de tout ce que je voyais pour aller à Paris d'où je devais gagner immédiatement Versailles. Les impressions du matin m'avaient surexcité mais la belle campagne, les petites villes et villages vus en route produisaient en moi un calme recueilli. Je comprenais que mon voyage en France n'était pas la rencontre fortuite d'un touriste avec un pays quelconque. C'était autre chose, bien plus profonde et qui durera toute ma vie.

Versailles fut un éblouissement pour le jeune pelerin d'outre-mer. J'y demeurais assez longtemps, travaillant comme aide dans l'execution d'une grande peinture murale. Ce tableau, "Départ des Troupes Françaises Pour le Front en 1914." Une fois terminé il fut installé à la Gare de l'Est. L'auteur, un américain, en faisant don à l'Etat en souvenir de son fils tué à la guerre.

L'atelier où nous travaillions n'était autre que la Salle 1830 se trouvant tout au bout d'une aile du château de Versailles. Dans ce cadre magnifique créé pour Louis XIV, et rappelant si bien la grandeur de son époque, nous nous acharnions un an à fixer sur la toile une scène historique de date plus récente.

Tous les matins je traversais (vrai chemin d'écolier) le parc et ses immenses perspectives. Je longeais les allées bordées de charmilles, m'arrêtant devant les fontaines, les bosquets et la foule de statues qui se trouvaient un peu partout. Que tout cela était beau, d'une beauté teinte de nostalgie. C'était comme un tableau magnifique où l'on aurait enlevé les personnages qui l'animaient. J'essayais de les ramener par mon imagination et réussissait parfois. Si je me rappelle bien, je devais souvent être en retard pour le travail. Après le parc il fallait parcourir plus de la moitié du château avant d'arriver à la Salle 1830. Tout seul, sans guide ni foule de touristes je savourais à chaque pas les beautés de tout ce que des artistes avaient fait pour le Roi Soleil. La dernière étape avant notre "atelier" était la Galerie des Batailles, vrai livre d'histoire peinte où je puisais maint enseignement car ces toiles étaient signées par Delacroix, Horace Vernet, et d'autres maîtres.

LE PARDON ET LA FONTAINE - DE SAINT NICODEME



Versailles où pour un temps le passé était devenu chose presque plus réelle pour moi que le présent m'a fait comprendre bien des traits du caractère et de l'âme française. Cet ensemble unique qui est Versailles est dû à la science et à l'ardeur innées en France qui trouve l'un et l'autre toujours présent quand en fait appel.

A Paris ou j'allais de temps en temps l'on retrouvait tout cela habillé de neuf dans les œuvres des artistes modernes. Ne se contentant pas de formules usagées ou démodées ils trouvaient de nouvelles manières d'exprimer leur pensée et le faisaient avec maîtrise.

L'emprise de Paris sur moi fut lente mais dure encore et durera toujours. La beauté si subtile de Paris ne peut pas être comprise en passant. Il faut y séjourner longtemps, connaître la ville sous quelques uns de ses aspects innombrables avant de comprendre sa grâce et sa beauté humaine. Dans son rythme si intense et si varié je trouvais un climat spirituel qui était propice à la création artistique. Paris fut pour moi la ville du travail et de l'étude où, même les rues de certains quartiers furent des musées d'art où il y avait toujours quelque chose à apprendre, tandis que d'autres fournissaient l'inspiration vivante pour des œuvres à entreprendre. L'atmosphère de la ville rendait le travail de l'esprit plus facile mais aussi plus absorbant. Stimulé par l'exemple, les conseils donnés de si bon cœur, et l'amitié des artistes français, l'on travaillait d'arrache-pied pour se rendre digne d'un tel don.

Mais, un jour les barbares sont venus. Aujourd'hui Paris et la France, pour nous qui sommes au dehors, en apparence se taisent. Le pays qui était le premier à prendre la parole au nom du genre humain, pour un temps ne peut plus le faire ouvertement. Ce temps, soyons-en sûrs ne durera pas, car il semble que le cœur du monde cesserait de battre. Pour les artistes comme pour tous ceux restés en France la souffrance est devenue le pain quotidien. Tous prient et travaillent pour la libération du pays. Mais je suis certain que les artistes donnant exemple de leur beau courage continueront à œuvrer car ils ne voudraient pas que la France reste stérile. C'est cette race d'hommes qu'a décrit le philosophe français, Ernest Hello.

"L'inspiration exige le bonheur, et il y a pourtant des hommes qui ont travaillé dans la tristesse, dans la nuit, dans la douleur, qui ont imposé silence à leurs cris, qui ont négligé leurs souffrances, pour ne pas devenir stériles, qui ont produit, parce qu'ils voulaient produire, alors même qu'ils ne le désiraient plus."

MORTS POUR LA FRANCE

Sergent AUBRY
de l'Armée de l'Air

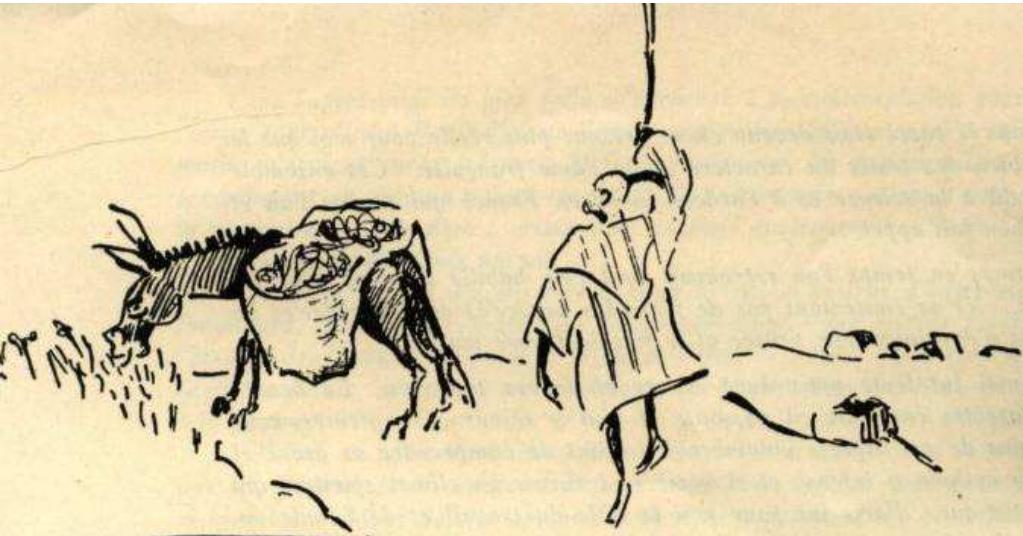
Sergent AUBRY Jacques

né le 17 Mars 1919 Versailles (Seine et Oise)

Engagé Volontaire en 1939. Tué en Service Aérien Commandé le 18 Janvier 1944 à Oak Field près d'Alabany, Alabama avec son instructeur le Lieutenant Donald GRAB.

Lieutenant GRAB
de l'Army Air Corps





"ET TOUT, ET TOUT, ET TOUT OU . . ."

Louis Jouvet chez le Caid

Par L'Aspirant Cordier

Depuis l'occupation, beaucoup de Français dispersés aux quatre coins du monde ne pouvaient faire autrement que de s'y rencontrer et de s'écrier : "Comme le monde est petit!"

Se rencontrer aux quatre coins du monde—"quelle billevesée"—dirait Fernandel. D'abord, l'expression est générale et trop précise à la fois. On pourrait supprimer "quatre" et le remplacer par "tous". Quant aux coins, c'est un mot trop illogique pour la logique de l'esprit français. Allez donc résoudre un problème de géométrie où il vous faudra inclure une sphère comme la terre dans quatre coins qui impliquent un carré. Vous penserez que l'auteur du problème est fou : à moins qu'il ne sache pas s'exprimer.

Mais arrêtons-là ces discussions oiseuses qu'un de nos confrères, Conférencier à la Sorbonne, serait plus à même de conduire. Disons plus simplement que les Français se sont éparpillés un peu partout, là où ils pouvaient s'abriter et dans n'importe quel trou. C'est plus vague, plus cafardeux, plus adapté aux circonstances.

Car c'est bien dans un trou que j'ai fait la rencontre la plus inattendue.

Je vivais depuis quelques six mois dans la montagne berbère, me nourrissant de "méchoui", de "togyne", usant du cheval pour me porter, de Potante noire en poils de chèvres et de chameaux pour me reposer de mes fatigues quotidiennes. Fatigues que vous avez tous ressenties quand vous êtes venus à la ligne de vol pour voir les avions se perdre dans le brouillard.

Remplacez les avions par des moutons, peignez le ciel en bleu, Imaginez-vous sur un cheval, vous saurez exactement quel genre de fatigue je pouvais supporter.

Les distractions étaient rares. Car les éléments de moutons, s'ils sont plus variés puisqu'il en est des petits, des mâles et des femelles, n'en deviennent pas moins aussi monotones que le ronflement perpétuel des avions.

Or, un beau jour où j'étais, comme d'habitude accablé de travail, le Caid me fit prévenir qu'il connaît une grande "diffa". Le spectacle devait y être soigné et les "chirats" devaient me plaire.

J'arrivai sous la tente du Caid à la mit tombante. Un hassen emmena mon cheval par le licol, et, après cinq bonnes minutes consacrées aux salamalecks rituels, je pus enfin m'allonger sur une triple couche de tapis "zaious".

La "diffa" commença par des brochettes, au milieu des cris d'enfants, des youyous des femmes, des claquements de mains pour la danse, les aboiements des chiens, des disputes du menu peuple les reliefs de la table caïdale, parvenaient au paroxysme, comme il se dout aux cérémonies officielles. L'heureuse cacophonie de la musique perçait ce vacarme si sympathique des fêtes arabes. Les tamtams s'énervaient dans un rythme d'hystérie. Des mélopées gutturales s'élevaient par instant, comme le cri du chacal dans la nuit. Les violons entraient dans le jeu au temps supposé voulu, jouant n'importe quoi.

Le silence s'établit subitement. Le Djoun surgissant des flammes tordues du feu de bûches n'aurait pas produit plus d'effet.

Une voix cavernueuse, sortie du fond des Enfers, domina le silence au dehors et dans les tentes aux alentours. Un conteur sans doute, s'était-il levé pour entraîner l'imagination de l'assemblée au pays des aventures fabuleuses. Le débit était précipité, entrecoupé.

Quelques instants s'écoulèrent avant de reconnaître ce que je cherchais à traduire et que me frappait si souvent l'esprit. C'était bien du français : "Et tout—Et tout—Et tout!"

Jene fis qu'un bond sous la tente du conteur. Louis JOUVET dressait sa silhouette de fil de fer au milieu du cercle d'auditeurs accroupis. Complètement berbériisé, ou peut-être seulement comédien, il accompagnait ses paroles de gestes immenses, parlant autant avec les mains qu'avec les lèvres, renversant la tête en arrière pointant vers le ciel la splendide barbe pointue

qu'il portait maintenant.

Il racontait un partie de chasse épique où, tireur d'élite, il avait dû faire feu sur une gazelle passant dans un troupeau. Et poum !, d'un seul coup, d'un seul, il avait tué la gazelle, les moutons, les vaches, le chien, le pique-boeuf, le berger. Et tout, et tout, et tout.

Son histoire finie, il se replia sur les talons, le regard fixe du penseur qui ne pense à rien, murmurant : "Et tout, et tout, et tout", comme encore effrayé des ravages de son coup de fusil.

Je dus lui taper par trois fois sur l'épaule avant d'attirer son attention. Son regard s'assombrit, devint inquisiteur et mauvais quand il me vit; ses sourcils se froncèrent jusqu'à cacher ce mauvais oeil qu'il me faisait. Puis me regardant subitement, pour pénétrer mes intentions, qui n'étaient que bonnes . . .

— "Je suis Jouvet, ben Zitou, ben Zitou, ben Zitou," dit-il en matière de présentation.

Sa main sabassa négligemment sur une femme au visage dissimulé sous le voiles . . .

— "Celle-ci est Ozeray ben Fatima."

Et il se replongea dans son rêve solitaire.

Seul, le cuisinier réussit à lui tirer quelques mots quand il lui demanda ce qu'il désirait.

— "Les brochettes, le tagyne, le couscous, le méchoui" . . . "Et tout, et tout, et tout."

L'aiguillée de brochettes descendit son gosier comme les grains d'un chapelet que l'on défile. Sa langue se délia un peu avec "la tei". Il parla du bon vieux Paris.

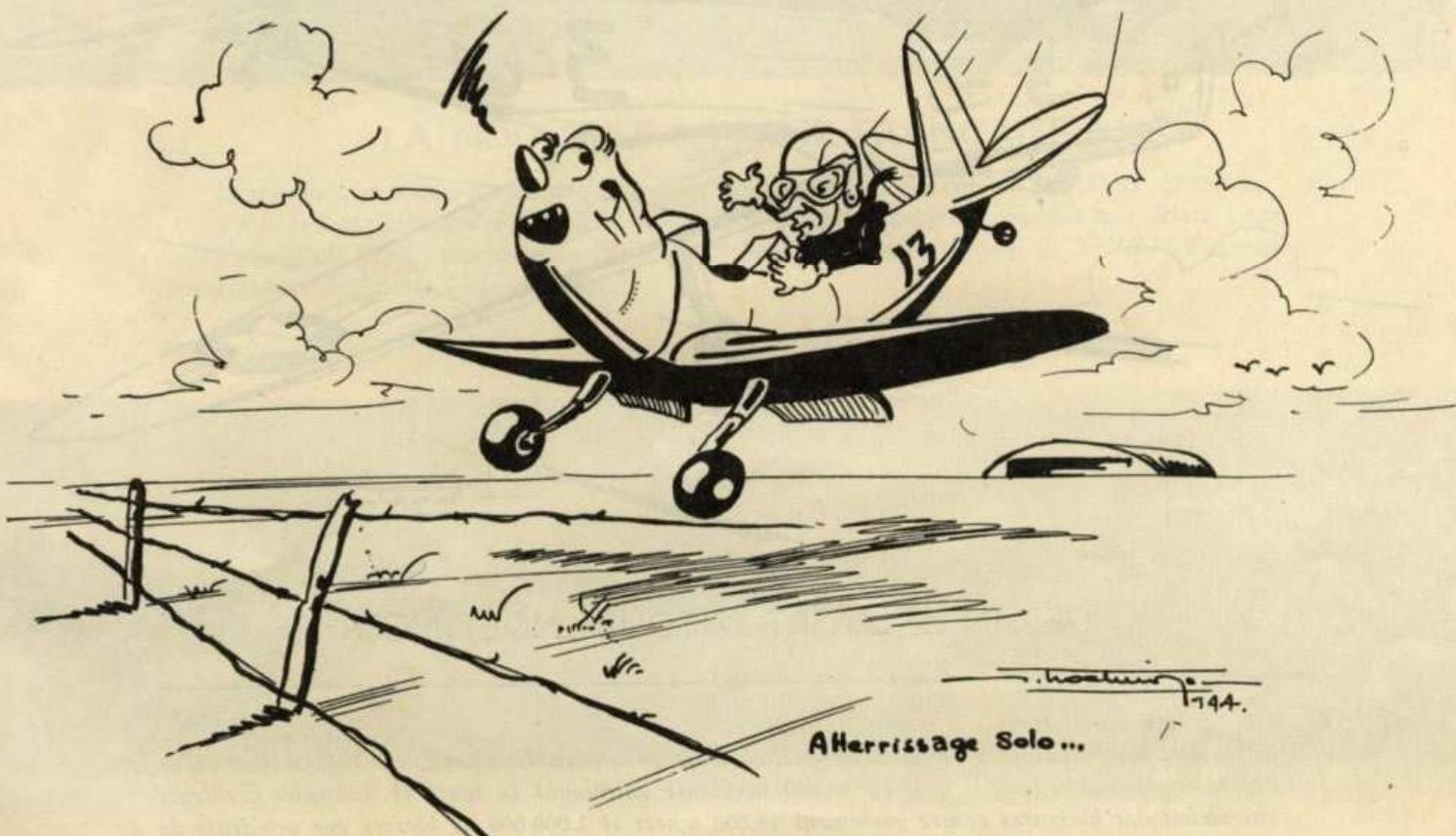
— "Où sont les neiges d'antan? . . . Le belle Edwige! La ronde Marie Bell! la sémillante Cécile! Et tout, et tout, et tout."

— "Si les Boches m'ont maltraité?"—me répondit-il.—"Ils m'ont rasé ma maison, descendu de mon Conservatoire, kidnappé mes fracks. Et tout, et tout . . ." C'est à l'amabilité enchantanteuse de notre Tino National que je dois d'être encore vêtu. C'est pourquoi je porte cette veste râpée plus que rasepet—souvenir d'Amérique, m'a-t-il dit—and cette culotte tombant . . . jusyu'aux genoux. J'ai pleuré vraiment pour un cravate; mais il lui fut impossible de m'en trouver. Il n'en avait plus qu'une. Et quelle cravate ! ! ! Il fallait bien la lui laisser."

Enfin, il se déroula sur le tapis après avoir bien diné, joignit les mains dans le creux de son ventre et s'endormit la bouche grande ouverte.

Le lendemain, il parut plus aimable, se laissa photographier, mais refusa la dédicace, prétextant que Français il aurait pu, mais qu'Arabe il ne pouvait: "Parce que, ajouta-t-il, Arabe ignare je suis. Ignorant les caractères, et tout, et tout." Navré, il était.

A califourchon sur son âne trop petit, il prit la direction du Sud ets'en fut, suivi d'Ozeray ben Fatima, chargée comme un bouriquot. Ses jambes d'échassier traînaient par terre. L'âne accablé boitait d'une patte arrière et semblait dire dans sa marche à trois pattes: "Il me fera tout supporter, et tout . . . et tout . . . et tout."



DESSIN de L'ASPT JACQUES NOETTINGER

LA VIE DES C. F. P. N. A.

L'Aspirant COUGARD, de Centre de CRAIG FIELD est heureux d'annoncer la naissance de son fils MICHEL a MEKNES le 21 decembre 1943.

Le Sous-Lieutenant DELARUE, Commandant d'Armes du Centre de LOWRY FIELD, est heureux d'annoncer la naissance de son fils JACQUES ANDRE a SETIF le 15 Dec. 1943.

Félicitations

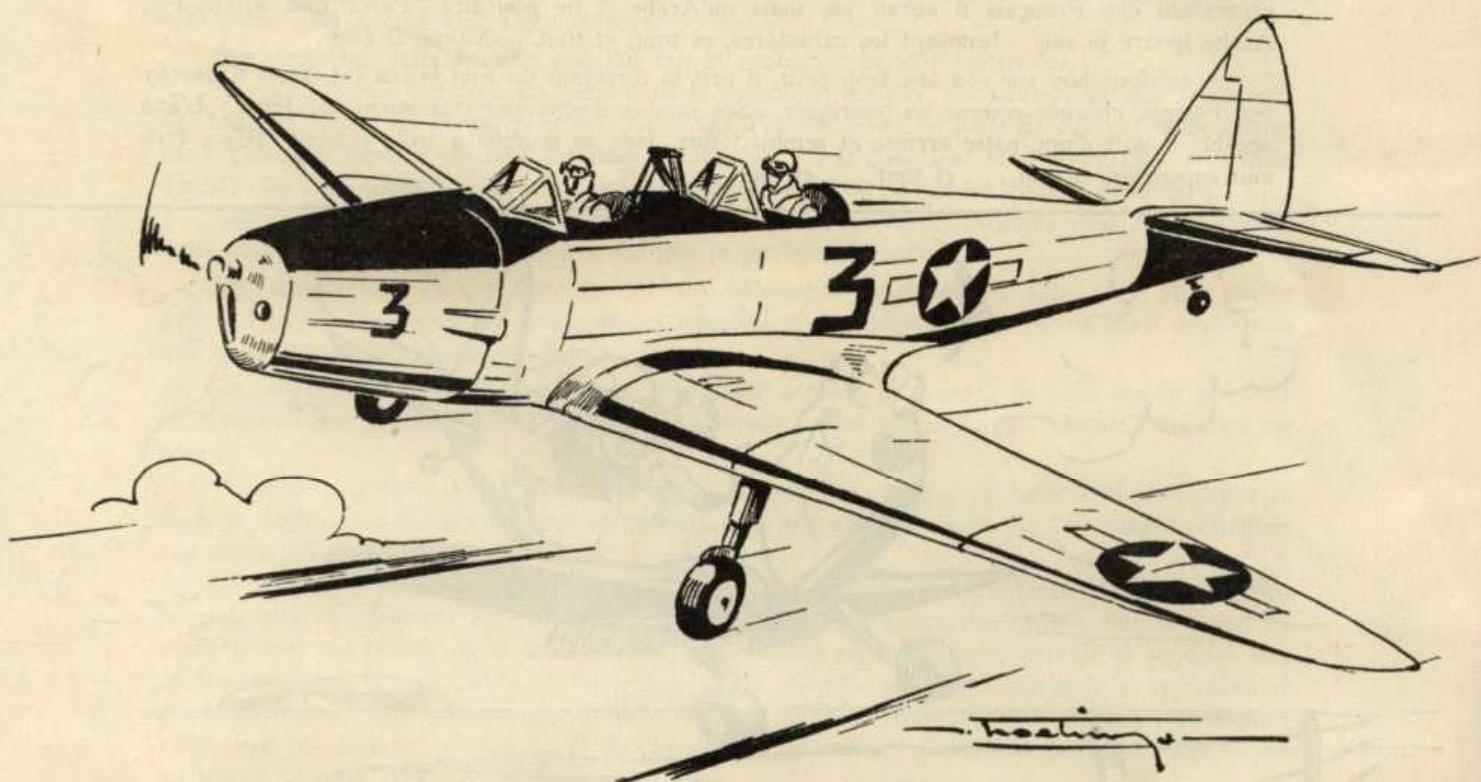
Le Commandant des C.F.P.N.A. adresse ses félicitations au Capitaine DEMIRGIAN et aux élèves mécaniciens de LINCOLN, Nebraska. Un récent compterendu d'inspection passé dans les classes françaises des Elèves Mécaniciens de Lincoln par le Commandement Américain a fait ressortir que la travail accompli étrat particulièrement remarquable et que le détachement français se distinguait à tous les autres points de vue par sa discipline et sa tenue.

L'Armée Française cherche, parmi les membres de la colonie Française d'Amérique quatorze professeurs ou répétiteurs capables d'assurer l'instruction dans la langue anglaise de jeunes soldats Français, en Afrique du Nord.

Ce personnel possèdera le statut du Corps Militaire Français pour les hommes, ou du Corps Auxiliaire Militaire Féminin pour les femmes. L'engagement

a lieu pour la durée de la guerre; les frais de déplacement seront remboursés. Après un examen probatoire, les grades de Sous-Lieutenant ou d'Aspirant seront attribués selon les capacités.

Pour tous renseignements complémentaires, écrire: Direction des Ecoles, Section Air, Mission Militaire Française, 1759 R Street, N. W., Washington 9, D. C.



DESSIN de L'ASPT JACQUES NOETINGER

"Home Sweet Home!"

Selon les statistiques de la Metropolitan Life Insurance Company, en 1942 a l'intérieur des maisons américains, il y a eu 30,000 accidents entraînant la mort et 4,550,000 accidents entraînant des blessures contre seulement 28,200 morts et 1.000.000 de blessés par accidents de la circulation. (Colliers Jan. 1944.)



LA NOUVELLE MARINE FRANCAISE

Lancement du contre-torpilleur "Marocain" aux chantiers de WIDMINGTON (Penn.).

Vice-Admiral Raymond FENARD Chef de la Mission Navale Francaise aux Etats Unis,
Miss Ann BULLITT, marraine du "Marocain" Son Excellence William C. BULLITT ancien
ambassadeur des Etats Unis a Paris.



DETACHEMENT N+2 GUNTHER FIELD (Ala.)

(AEROCOOLADUT)



TUSCALOOSA (ALA.)



LE NOUVEAU COMMANDANT DE LA BASE DE TUSCALOOSA (ALAB.)

Le Major William J. Would Originaire de Chatham (New Jersey) il obtient en 1940 au New Jersey Teachers College son B. S. Degree in Education. En Juin de la même année, il commence son service militaire ou le drapeau de la Garde Nationale, au 112 ième Field Artillery. Il vole pour la première fois en Novembre 1940 et il reçoit son affectation pour Jackson (Mississippi) en "Primary School." Il devient Commanding Officer de l'Institut Aeronautique de Mississippi à Jackson. Le 18 Novembre 1943 le Major Would est nommé Commanding Officier de l'Institut Aéronautique de l'Alabama à Tuscaloosa.

Grace à sa sympathie rayonnante, le Major Would a su bien vite obtenir de ses élèves français un profond attachement et grâce à lui la base de Van de Graaf Field gardera dans le coeur des élèves pilotes, une place de choix.

ERIC L. RAYNER
MONITEUR CHEF



JOSE M. SIERRA
(Moniteur Chef)



Eleve pilote à Parks Air College en 1934. entre aux Pan American Airways sur les lignes du Pacifique. Pendant deux années et demie, il utilise différents matériels mais travaille particulièrement sur le Martin 136.

A "bourlingue" dans tout l'Extreme Orient et a visité au cours de ses liaisons les îles de Guam, Midway, Wake et Hawaï et les Philippines. 3000 heures de vol.

En 1934, élève-pilote à Sainte Catherines Ontario (Canada). Reçoit le brevet civil canadien. Vole au Club Aéronautique Universitaire à QUEEN'S University, Kingston (Ontario) en 1935. Entre en 1936 à Parks College Saint Louis. En 1938 reçoit le Brevet Commercial des Etats Unis et celui de Vol aux Instruments. Pendant l'hiver 1938-1939 vole au Club Aéronautique de Toronto. Revient en mai 1939 à Parks Air College et entre au cours d'Instructeurs Civils à Randolph Field (Texas). Commence en juillet 1939, l'instruction des élèves pilotes aviateurs à Parks Air College. Transféré à Tuscaloosa en août 1939. 3000 heures de vol.

NOS AMIS DANS L'ILLINOIS

Mr. Dick Baer	Mme Genaud
M. et Mme Baptiste	Mrs. Hannah
M. et Mme Brussel	Mr. Mrs. Hill
Mme J. Bureau	Mr. Ichatt
Mo J. Desloge	Mlle Liston
M. A. Ernest	M. et Mme Marbain
M. Floret	Mme G. Paddock
M. L'Abbe Formose	Mlle Irma L. Ponscarme
M. Gaillard	Mr. R. Roach
M. C. Godefroy	Mr. Rogge
M. H. Gonzalez	Miss Ryan
M. Gury	

NOS AMIS DANS L'ALABAMA

Tout le monde connaît l'existence des diaboliques "Gremlins" qui jouent sans cesse de mauvais tours aux aviateurs en se cachant au dernier moment pour faire leur sale besogne. C'est grâce à une espèce nouvelle et particulièrement redoutable que par exemple tellement de coquilles et autres perles se sont glissées dans les textes de F. Mail.

Mais il ya eu plus grave et c'est ainsi que par trois fois le nom du professeur Constans se l'Université de Birmingham a été arraché de la liste de nos amis de l'Alabama. Tous ceux qui ont apprécié la généreuse action du Professeur Constans en ont concu une légitime indignation. Que le professeur Constans trouve ici nos regrets et nos excuses.

NOS AMIS A SELMA

Mr. McCAIN, VIRGIL, ALABAMA Methodist Children Home, Broad Street, SELMA, Ala.

Miss Kathleen MOORE, 613 Selma Avenue

NOS AMIS A DENVER, COLO.

Mrs. CHASE DOSTER, 835 Pensylvannia Street

Mr. CHARLES BAYLY, Jr., 2901 Fast. Exp. Avenue

Mrs. GRANT and Mrs. HUNTERF

Miss FLORENCE MARTIN, 3825 East Warren Avenue

Judge ELIOT WATROUS

Mrs. HARRY E. BELLAMY

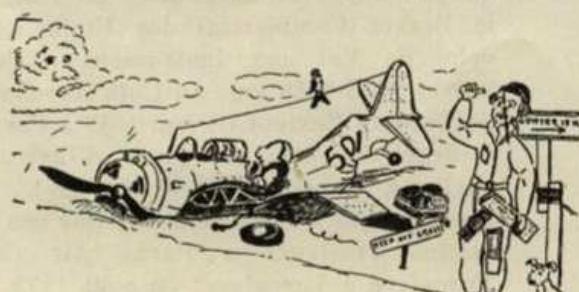
Mrs. VIRGINIA LAWSTONE, 1055 Pensylvannia Street

Major RUTH, Buckley Field

Major FAYS, Lowry Field

Major J. BROOKS-NICHOLS, Lowry Field

Atterrissage en campagne!



Dessin Piquemal

Viennent de Paraitre Aux "Emf"

Raoul AGLION
Epopée de la France Combattante \$2.25

Gustave COHEN
La Grande Clarté du Moyen Age 1.25

André LABARTHE
Retour au Feu 2.00

Jean MALAQUAIS
Coups de Barre (Récits) 1.50

André MAUROIS
Histoire des Etats Unis (2 vols.) 4.00

Jules ROMAINS
Retrouver la Foi 1.50

* * *

Nouveautés à Paraitre

Prochainement

Raymond ARON
L'Homme contre les Tyrans 2.25

En Collaboration
Les Dix Commandements 3.00

Emil LUDWIG
Comment traiter les Allemands 1.25

Jacques MARITAIN
De Bergson à Thomas d'Aquin 2.50

Jacques MARITAIN
Principes d'une Politique Humaniste 2.00

Louis VERNEUIL
Rideau à Neuf Heures 3.00

* * *

Demandez notre catalogue général gratuit.

* * *



LIBRAIRIE DE FRANCE

610 Fifth Avenue

New York 20, N. Y. CIRCLE 7-2150

EXTRAITS DE REVUES DE PRESSE

La Production d'Avions aux Etats-Unis. (N. Y.

Herald Tribune, Washington, 30 Nov.)

On a appris aujourd'hui de source autorisée que la production d'avions aux Etats-Unis a atteint le chiffre de 9.000 au cours du mois de novembre, ce qui représente un record.

La cadence de cette production est illustrée en disant que toutes les 4 minutes et 48 secondes un avion d'un type quelconque sort des chaînes de montage américaines.

L'Etoile d'Argent des Etats-Unis est remise à un Officier Français. (Washington Post, 6 Dec.)

Le Lieutenant Jean Ducrot, Officier de réserve dans l'Armée française, vient de recevoir la décoration de l'Etoile d'Argent américaine pour faits d'armes, ("gallantry in action") dans la nuit du 7 au 8 novembre 1942, au moment de l'invasion des Américains en Afrique du Nord.

Le Lieutenant Ducrot a aidé à installer un poste de radio près de Tafarick, en Algérie, et au péril de sa vie, a aidé à le faire fonctionner pendant plusieurs heures malgré l'intensité du feu. Plus tard, lorsque ce poste de radio eut cessé d'être utile, il aida à le démolir. La citation se termine par ces mots: "Un tel acte volontaire de la part d'un membre des forces armées d'une des nations alliées reflète le plus grand crédit sur l'intérêt, les Français, et la cause alliée."

La Production d'Avions Chez les Allies. (N. Y. Times, Le Caire, 6 décembre.)

A la fin d'un toast qu'il a porté au cours d'un dîner à Téhéran, le Maréchal Staline a déclaré que la Russie fabrique 3,000 avions par mois, la Grande-Bretagne 3,500, et l'Amérique 10,000.

La Production Maritime Aux Etats-Unis. (Times Herald, 10 Dec.)

La Commission Maritime des Etats-Unis a annoncé hier que la production maritime des chantiers de construction américains avait été pour le mois de novembre de 164 navires marchands, représentant un tonnage total de 1,693,000 tonnes, portant ainsi les livraisons depuis le 1er janvier 1942 au chiffre de 25 millions de tonnes.

EXTRAIT DE "AIR TRAILS" (No. de Janvier 1944) Sous le titre: "Il y a vingt-cinq ans ce mois-ci".

4 Décembre 1918

Dans son Rapport sur la guerre, adressé au Ministre des Affaires Etrangères, le Général John J. PERSHING a déclaré qu'au cours des hostilités, les

L'Arme Secrète Allemande serait Une Fusée de Douze Tonnes. (N. Y. Times, Zurich 13 décembre, U. P.)

L'Allemagne a fait des expériences de tir avec des fusées de douze tonnes et d'une longueur de 45 pieds (13 mètres 50 environ). Cette fusée serait la fameuse arme secrète dont les Allemands ont parlé depuis un certain temps.

Deux-tiers de la longueur de cette fusée seraient requis pour contenir l'appareil de propulsion ainsi que le combustible. L'autre tiers contient l'explosif.

La portée de la fusée serait de 160 milles au maximum, mais les essais n'auraient été faits jusqu'à présent que pour des tirs de 35 à 40 milles.

Le projectile serait propulsé par du mazout à moteur Diesel compressé de façon spéciale.

La Lutte Contre les Avions Lanceurs de Fusées. (N. Y. Times, Washington, 15 Dec.)

Rentrant de Grande-Bretagne, M. Wallwood E. Beall, Vice-Président de la Boeing Aircraft Company, a déclaré hier que si les avions allemands de chasse, équipés de fusées, étaient apparus au premier abord comme une menace terrible pour la Huitième Force de l'Air Américaine, principalement pour ses larges groupes de Forteresses Volantes, les Alliés pouvaient considérer qu'ils avaient maintenant la situation bien en mains.

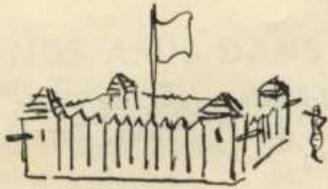
Le principal atout résidait dans le fait que ces avions lance-fusées ont une vitesse moindre de 50 à 75 milles à l'heure que les avions de chasse ordinaires.

Il a révélé que les avions allemands ainsi équipés portent deux fusées accrochées sous les ailes de l'appareil et qui sont pointées de la même façon que les mitrailleuses. Ces fusées sont lâchées au moyen de fusibles électriques. Elles sont remplies d'une quantité d'explosif sensiblement égale à celle contenue par un obus de 5 pouces (environ 12 centimètres).

M. Beall a révélé également que les progrès de la D. C. A. allemande permettaient maintenant à l'ennemi de tirer avec efficacité et avec une précision de tir remarquable jusqu'à près de 6.000 mètres d'altitude.

Français avaient fourni au Corps Expéditionnaire Américain 2.676 avions de chasse, de bombardement et d'observation.

Il a également fait ressortir le fait que, malgré une production nationale assez élevée, le nombre d'avions de construction américaine reçus par les Français jusqu'au moment de l'Armistice, n'avait pas dépassé 1.376.



FORT — TO

A quelques minutes de vol de Gunter Field, ou les eleves-pilotes francais s'entraînent pendant leur "basic training", se trouve la petite ville de Wetumpka, située près de la confluence ou la Tallapoosse River et la Coosa River, joignant leurs flots, portant l'Alabama River.

Combien d'entre nous, passés à Montgomery, se doutent que près de là se situait autrefois un petit fort français, en bois et armé de huit canons, Fort-Toulouse, premier poste que les hommes blancs édifièrent au cœur du pays des Alibamous?

Son histoire n'est qu'un petit chapitre de celle de l'Alabama au temps des Français, c'est à dire de la colonie de Mobile. Mais elle vaut la peine d'être connue de tous ceux qui restent fiers des faits et gestes de notre race.

On se rappelle, qu'après avoir descendu le Mississippi pour la première fois, Cavelier de la Salle, le 2 Avril 1682, proclama le territoire qu'il venait d'explorer terres du Roi de France, et, qu'en l'honneur de son souverain, le grand Louis XIV, il le baptisa Louisiane. Revenu en France il sollicita et obtint les crédits nécessaires pour une expédition qui irait, cette fois ci, directement par voie de mer jusqu'à l'embouchure du grand fleuve; mais il fut moins heureux alors, se perdit dans le Golfe du Mexique, débarqua trop à l'Ouest, au Texas, et finit par mourir assassiné par un de ses seconds.

Son idée ne fut pas abandonnée pour cela et ce furent deux autres Français du Canada, descendants d'un petit cabaretier de Dieppe, les deux frères le Moyne, les sieurs d'Iberville et de Bienville, qui établirent à partir de 1699 les premières bases permanentes de la Louisiane. Iberville, après avoir hésité d'établir un port sur le Mississippi même, à cause de ses bords trop marécageux, fonda un premier poste à Biloxi, puis un second à l'embouchure de la rivière Mobile.

Cet emplacement avait un double avantage: d'une part il protégeait la région du Mississippi contre la jalouse des Espagnols établis à Pensacola, et les empiétements des Anglais de la Géorgie; d'autre part il contrôlait le système fluvial, grande voie de communication à cette époque. Un commerce fructueux avec les Indiens Creek et Cherokees pouvait ainsi se faire par l'Alabama River, tandis que l'on atteignait les tribus des Choctaws et des Chickasaws par la Tombigbee River.

Quand Iberville mourut en 1706, de fièvre jaune contractée à la Havane, ce fut son jeune frère Jean le Moyne, sieur de Bienville, qui devint, à 26 ans, gouverneur de la nouvelle colonie de Sa Majesté.

Ou histoire de la région de Montgomery (Alabama) au temps des Français.

1714-1763.

A la mémoire de l'Aspirant Jacotin.

PAR
LE LIEUTENANT F. GILLOT
Commandant D'Armes de Big
Spring (Texas)

La France possédait autrefois dans l'Amérique septentrionale un vaste empire qui s'étendait depuis le Labrador jusqu'aux Florides et depuis les rivages de l'Atlantique jusqu'aux lacs les plus reculés du Haut Canada.

(Prologue d'ATALA par le Vicomte René de Chateaubriand)

Figure énergique, rompu par sa vie canadienne à la vie en pays sauvage, jeune et courageux, celui-ci fut réellement "le Père de la Louisiane". Il comprit, et sut faire comprendre à Versailles, l'intérêt que la France pouvait trouver en établissant une ligne de forts reliant les Grands Lacs, au Nord, au Golfe du Mexique, au Sud; il ne s'agissait rien moins que de créer un immense empire au cœur même du Nouveau Continent et d'en assurer la protection.

Transportant sa capitale à l'embouchure même du grand fleuve, il fonda la Nouvelle-Orléans en 1720, protégeant la ville contre les crues subites par un puissant système de digues qui subsiste encore. Mais auparavant il consolida la frontière Est de la colonie en construisant des forts destinés à contrebalancer l'influence grandissante des Anglais de Géorgie.

Places fortes autant qu'entrepôts, ces forts étaient placés en des points stratégiques, au milieu des tribus indiennes les plus riches. Le pays que nous connaissons de nos jours sous le nom d'Alabama était alors peuplé d'Indiens, vivants de chasse et de pêche, mais s'adonnant aussi à l'agriculture: haricots, courges, et surtout maïs ou blé des Indes. Cette céréale, que l'Europe apprendra à connaître, tenait alors une grande place dans leur vie: ils en honoraient chaque été la récolte nouvelle par une cérémonie rituelle, la "Green Corn Dance", pendant laquelle on initiait les jeunes guerriers.

La tribu la plus importante, celle qui demandera plus tard beaucoup de peine à être réduite, était celle des Creek, située en plein cœur de l'Alabama; elle avait fini par imposer sa langue aux tribus voisines: les Chickasaws et les Cherokees au Nord, les Choctaws au Sud-Ouest.

OULOUSE

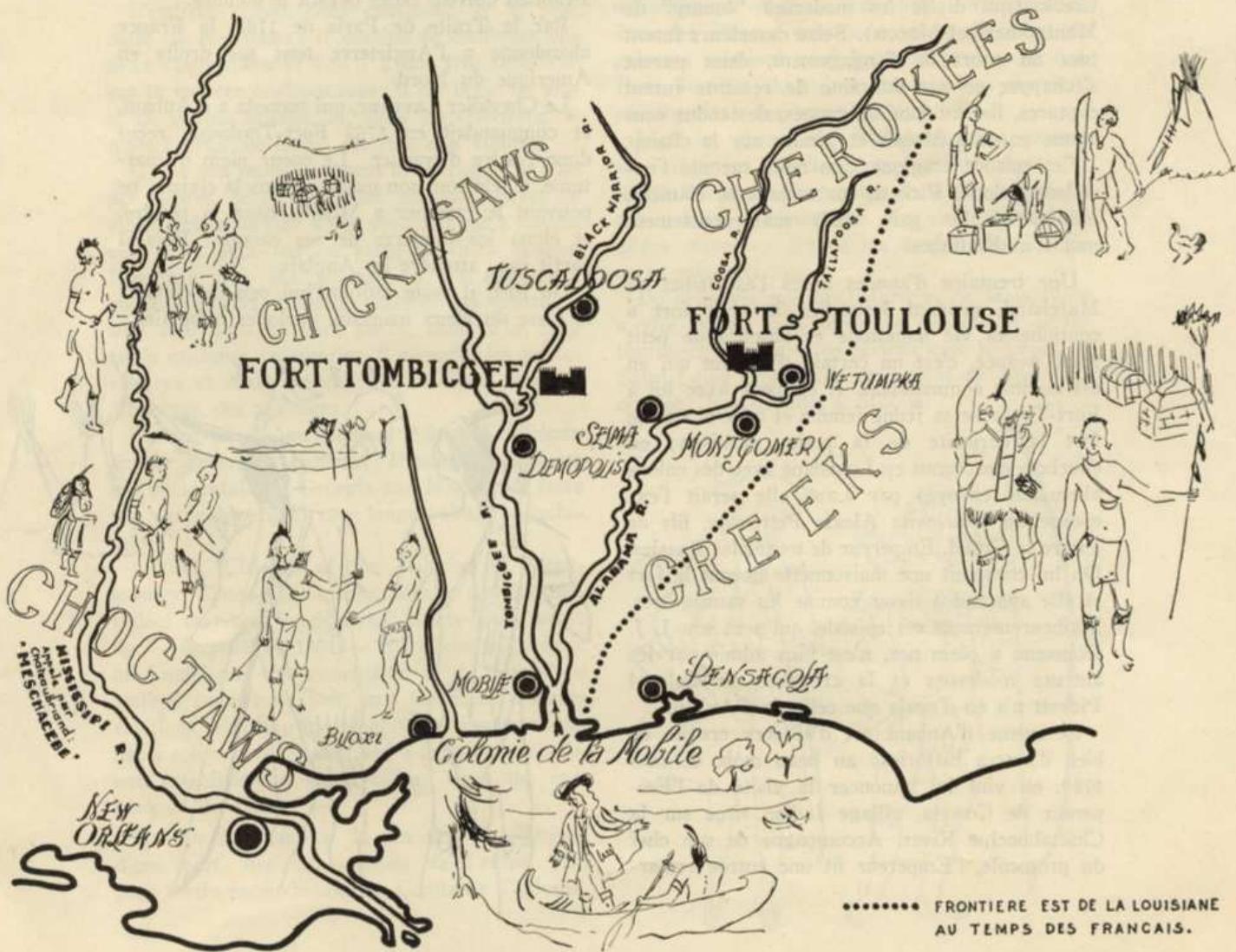
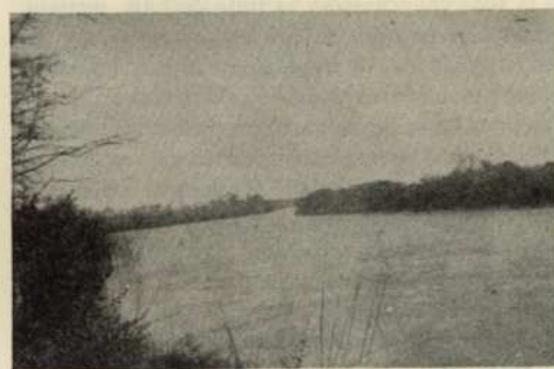


Le jeune gouverneur quitta Mobile au printemps de 1714, embarquant sur deux petits bateaux à voile, avec deux officiers et un prêtre, une trentaine de soldats, des Canadiens et des Indiens Choctaws et Mobiliens. Il emporte avec lui 8 canons de fer destinés au fort, des fusils, des marchandises à négocier immédiatement en échange de vivres et des présents pour les chefs indigènes. Que l'on se représente la petite expédition, naviguant de jour sur les eaux tranquilles de l'Alabama River, s'arrêtant la nuit pour bivouaquer sur ses bords boisés, chassant l'ours et la dinde sauvage, et cherchant à entrer en contact avec les Indiens riverains qui l'épient à travers les branchages.

Les villages étaient nombreux; on passe ainsi devant celui qui donna naissance à l'actuel Selma. Une plaque de marbre commémore cette rencontre; située près du pont de la ville moderne, elle rappelle que le premier nom de celle-ci fut celui d'un grand français:

1702 Ecor Bienville 1743
The first recorded name of Selma
This tablet commemorates the engagement between Jean Baptiste le Moyne, Sieur de Bienville,

Governor of the province,
and the Alibamos Indians.
In 1714 Bienville made a friendly visit to
this section.



***** FRONTIERE EST DE LA LOUISIANE
AU TEMPS DES FRANCAIS.

Il est remplacé à Fort-Toulouse par le Capitaine Marchand; celui-ci s'adapte mieux au pays. Par ses relations avec une jeune Indienne Creek, la belle Sehoy, il deviendra même le père d'une petite métisse, Sehoy Marchand, dont le petit-fils sera le fameux chef Weatherford, qui dirigera plus tard l'ultime révolte de la nation Creek contre les Faces Pales, et finira par se rendre, tout près de l'emplacement de Fort-Toulouse, au général américain Andrew Jackson, le 29 Mars 1814.

Mais si Marchand s'entend bien avec les Indiens, ses relations avec ses soldats sont plus difficiles; ceux-ci sont des Suisses et maugréent quand la solde arrive avec retard; or, à cette époque la chute de la Banque Royale, la panique de la Rue Quincampoix, la fuite de Law, mettent le trésorier-payeur de Mobile dans une impasse. Les Anglais de Géorgie en profitent, envoient des emissaires auprès des soldats et au mois d'Aout 1772 la petite garnison de Fort-Toulouse se soulève. Le capitaine Marchand est tué à table, mais son second, le lieutenant Villemont a eu le temps de s'échapper; il se rend au village Creek de Wetumpka, fait un appel à la loyauté des guerriers et revient en force; il trouve le fort complètement pilé et abandonné. Il se lance à la poursuite des fuyards en route pour la Géorgie, les rattrape et engage bataille à Line Creek (qui divise les modernes "county" de Montgomery et Macon). Seize déserteurs furent tués au cours de l'engagement, deux purent s'échapper et une douzaine de restants furent capturés, liés au fond de canoës, descendus sous bonne garde à Mobile et pendus sur le champ.

Cet épisode tragique, que nous raconte l'excellent Colonel Pickett, contraste avec d'autres, infiniment plus gais, mais malheureusement moins authentiques.

Une trentaine d'années après l'assassinat de Marchand, pendant lesquelles le petit fort a continué sa vie monotone et obscure de petit poste avancé, c'est un certain d'Aubaut qui en est nommé commandant. Il emmène avec lui à Fort-Toulouse sa jeune femme et celle-ci exerce fort la curiosité de la petite garnison; on chuchote que, venue en Louisiane avec des colons allemands envoyés par Law, elle serait l'ex-épouse du Tzarowitz Alexis Petrowitz, fils de Pierre le Grand, Empereur de toutes les Russies. On lui construit une maisonnette devant le fort et elle apprend à tisser comme les sauvages. Malheureusement cet épisode, qui sent son J. J. Rousseau à plein nez, n'est plus admis par les auteurs modernes et la credulité du Colonel Pickett n'a eu d'égal que celle de d'Aubaut.

Ce même d'Aubaut est d'ailleurs crédité de bien d'autres histoires: au beau mois de Mai 1759, on vint lui annoncer la visite de l'Empereur de Coweta, village Indien situé sur la Chattahoochee River. Accompagné de son chef du protocole, l'Empereur fit une entrée remar-

quée, sur un cheval espagnol, harnaché d'une selle anglaise et de pelotes. À son arrivée, on tire plusieurs salves de mousquet. Il était vêtu d'une longue chemise blanche, recouverte d'une redingote écarlate, et coiffé de grandes plumes noires, mais il n'avait pas de culottes. D'Aubaut lui fait les honneurs du fort et l'invite à sa table; le chef du protocole dédaigne l'usage du couteau et de la fourchette et déclare en mordant dans son roti: "Le Maître de la vie a fait les doigts avant ce genre d'outils." L'Empereur, de son côté, s'tonne de cette sauce que d'Aubaut étend avec tant de parcimonie sur sa viande et qui semble si précieuse. C'était de la moutarde, et d'Aubaut, pour démontrer sa magnificence, lui en donne immédiatement une pleine cuillerée à soupe, que l'Empereur avale sans délai.

Hélas! Cette innocente plaisanterie tranche par trop sur les annales tragiques de Fort-Toulouse.

La France et l'Angleterre sont engagées sur la terre américaine dans le conflit colonial que l'Histoire retiendra sous le nom de "Guerre de Sept Ans". Si on se bat peu aux confins de la Géorgie, la grande partie se joue au Canada; le 17 Septembre de cette même année 1759, l'héroïque Montcalm a été tué en défendant Québec et la ville s'est rendu; partout les Français doivent céder devant le nombre.

Par le Traité de Paris de 1763, la France abandonne à l'Angleterre tous ses droits en Amérique du Nord.

Le Chevalier Lavnaue, qui succéda à d'Aubaut, et commandait en 1763 Fort-Toulouse, reçut donc l'ordre d'évacuer. Le cœur plein d'amer-tume, il jeta tout son magasin dans la rivière, ne pouvant le ramener à Mobile, noya la poudre, et cloua les lumières de ses canons. Puis il partit sans attendre les Anglais.

Du fort, il reste aujourd'hui peu de choses: la fosse du vieux magasin, quelques remblais.



C'est au milieu de la nation Creek, dans la fraction des Alibamous, que Bienville fit construire Fort-Toulouse, tandis qu'un autre fortin, Fort-Tombiegee, sur la riviere du même nom, non loin de l'endroit où un siècle plus tard des officiers Napoléoniens fonderent Demopolis, était destiné à faire respecter le nom du Roi de France parmi les Choctaws et les Cherokees. En remontant toujours la même rivière, on passe à Antanga (l'actuel Washington), puis à Ecuncharte (l'actuel Montgomery; une plaque placée devant l'entrée de Maxwell Field rappelle aussi cette visite), enfin à Coosawda, très important centre à cette époque.

Bienville arrive ainsi à l'endroit où naît l'Alabama River par la confluence de la Coosa et de la Tallapoosa Rivers. A partir de là, la navigation devient plus difficile pour des bateaux d'un certain tonnage. Le jeune gouverneur décide donc de s'établir à ce point stratégique; il choisit un endroit pour construire le fort prévu, situé près du village de Tuskegee, sur le bord Est de la Coosa River, 4 miles en amont de sa jonction avec la Tallapoosa.

La petite expédition débarque au milieu des Alibamous qui l'accueillent bien. On se forme en procession; le père Jésuite destiné à rester au fort en prend la tête et, en chantant des cantiques de grâce, on monte le bord escarpé de la rivière.

L'endroit choisi était charmant, et il l'est resté de nos jours: il domine le confluent des deux cours d'eau et l'on y a une très belle vue sur la contrée environnante; il est boisé de pins et de grands chênes, et, dans les clairières, le maïs fournit de belles récoltes aux Indiens.

On se met immédiatement à l'ouvrage. On abat des arbres et on construit un fort carré, de vingt mètres de côté à peu près, flanqué à chaque coin d'un petit bastion armé de deux canons. Pendant que ses soldats se transformaient en charpentiers, Bienville explore les environs; tout seul dans un petit canoë, armé d'un fusil et de quelques verroteries, il remonte les petites rivières et noue d'excellents relations avec les Alibamous des parages.

Ce qui inspire au Colonel Albert J. Pickett, auteur d'une très ancienne "History of Alabama and incidentally of Georgia and Mississippi from the earliest period" une longue tirade admiratrice:

—"Yes, Citizens of the counties of Montgomery, Coosa, Tallapoosa, Macon and Russell, reflect that one hundred and thirty-seven years ago"—(écrit-il en 1851)—"the French Governor of Louisiana—the great and good Bienville—walked over your soil, and instituted friendly relations with its rude inhabitants, among whom not a solitary white man had a permanent abode, and established a small colony upon the east bank of the Coosa."—

La fin de l'été vit la fin des installations d'une part, des explorations de l'autre. Le petit fortin reçoit le nom du Comte de Toulouse,

frère du Roi, et Bienville, après y avoir laissé une garnison d'une trentaine d'hommes, commandée par Marigny de Mandaville, revient à Mobile où l'attendent de graves soucis.

C'est qu'en effet les intrigues de la Cour avaient de lointaines, mais dangereuses répercussions sur la bonne marche de la colonie. Le Roi Louis XIV, après avoir donné à bail l'exploitation de la Louisiane à Crozat, meurt en 1715. Le Régent fait publier en 1717 des lettres patentes qui la confie à un autre financier, plus connu encore, l'Ecossais Law. Les territoires du Mississippi deviendront gages de sa fameuse compagnie d'Occident.

Les débuts de Law, en tant qu'administrateur colonial sont prodigieux; avec les vues larges et les possibilités d'action d'un grand financier moderne, il monte une affaire gigantesque. Il sait trouver en Bienville un homme sûr et expérimenté, il le soutient. Mais c'est pour ce dernier un sucoit de travail; les soucis du gouvernement ne lui laisseront plus le temps de retrouver les plaisirs de sa jeunesse, en pagayant sur les plus lointaines rivières de l'Alabama.

Que deviendra pendant ce temps le petit poste qu'il a fondé? L'histoire en est difficile, parce que la monotonie de la vie de garnison ne prête pas à longues dissertations et que, par conséquent, les sources sont rares. La petite troupe partageait son temps entre les travaux domestiques, quelques expéditions de prestige dans les villages environnants, la chasse et de galantes relations avec les sauvages. Le bon Père Jésuite, chargé du moral, s'en désolait, puis baptisait ses nouvelles ouailles.

L'officier chargé du commandement exercait sa juridiction sur les tribus environnantes et tenait le compte des ventes de la Compagnie et des achats de fourrures. Sa surveillance des allées et venues des agents anglais de Géorgie ne se relâchait pas.

De cette vie sauvage, Marigny de Mandaville a vite assez; à sa première permission, il retourne en France et en revient avec la Croix de Saint-Louis et un commandement en pays plus civilisé: Fort-Condé, à Mobile.



Mais une obelisque se dresse pres de son emplacement, due au culte de nos amis americains pour l'Histoire de leur pays. On peut y lire:

HERE STOOD FORT-TOULOUSE
DEFENSE AGAINST THE INDIANS
BUILT BY BIENVILLE 1714.



Une autre inscription rappelle aussi qu'apres la victoire decisive du General americain Andrew Jackson sur les Indiens Creek, en 1814, l'emplacement fut rebaptise en son honneur et s'appela Fort-Jackson.

Quand aux vieux canons certains existent encore. L'un d'eux, amené a Montgomery et decloué, servait aux salves des rejoissances publiques, jusqu'au jour où le citoyen Ebezener Pond, pour manifester sa joie de voir son candidat Johns Q. Adams nomme President des E. U., le chargea un peu trop et le fit eclater. Ce qui reste de ce vieux canon francais est exposé au Museum de Montgomery.

Ainsi, pensait-on, se terminaient les annales de Fort-Toulouse, petit fort francais qui fut le premier établissement blanc de la région de Montgomery.

Mais c'est près de son emplacement que vint s'ecraser au sol, en Octobre 1943, notre camarade Jacotin, Aspirant de l'Armee de l'Air Francaise, rejoignant ainsi, par dela trois siecles d'Histoire, la memoire des pionniers francais en terre americaine.

L'Histoire de France n'est pas finie.

Les clichés photographiques sont dus a l'obligeance de M. Peter A. Brannon, Director of Department of Archives and History, Montgomery, Alabama.

Que nous tenous a remercier pour l'obligeance avec laquelle il nous a fait visiter l'emplacement de Fort-Toulouse.

Dessins D'Alma Remondet

LE COURRIER DE F. MAIL

A sa deuxieme année d'existence (mais, oui déjà . . .)F. Mail a déjà vaillamment parcouru les Ameriques. Il y a rencontre d'innombrables amis. C'est vers ces amis qu'il veut se tourner maintenant pour leur dire sa reconnaissance et son affection. Parcourons ensemble le courrier qui grossit chaque jour. (Au 15 Janvier, F. Mail recevait sa 500e lettre).

Un A. C. de 1914-1918, Monsieur Jacques LEPOUTRE (51 Madsion Ave., N. Y.)

"Je tiens à vous feliciter chaudement pour votre No. 1 et pour sa belle tenue. Il y a un reel merite à entreprendre en pays étranger et dans les circonstances presentes une oeuvre comme celle là et vous voudrez bien me compter parmi vos amis."

Au nom de ses deux fils aines, nos camarades le Staff Sergeant Jasques Lepoutre Jr. Crew Chief l'Air Cadet Georges Lepoutre (Basic)

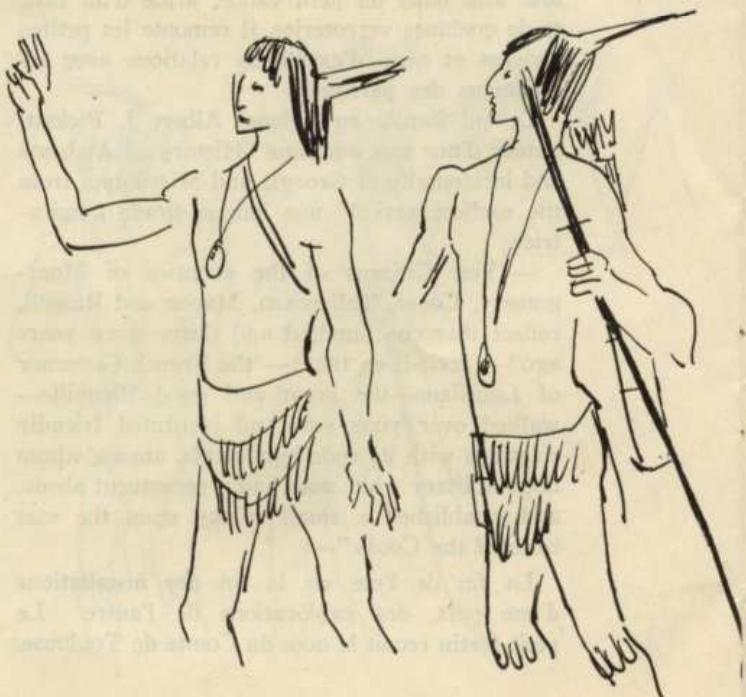
M. Lepoutre a adresse en même temps qu'un encouragement substancial pour F. Mail ses meilleurs voeux pour la nouvelle année, aux camarades français de l'Air.

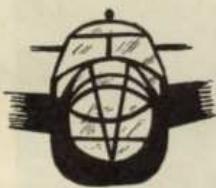
Mais, ce n'est pas tout, car M. Lepoutre a écrit à ses meilleurs amis du Rhode Island, et voilà que tour à tour M. Tiberghien, Robert Brice, Serge Lamoureux, Robert Guerin, Madame et Monsieur Georges Vandeputte et M. Wilford Lamarine sont venus donner à F. Mail un solide coup d'épaule.

Du Connecticut: Monsieur Roger Charbin (132 Franklin St. Norwich) écrit:

"Je me permets d'envoyer une petite contribution à votre revue que j'ai lue recemment et qui m'a vivement interessee. Je me suis battu en France en 39-40 et comme 'biffin', et vous comprendrez que je porte interet à tout ce qui touche votre pays! . . .

(A suivre)





MITCHELL B.25.
AVEC CABINE VITRÉE



AVEC CANON ET MITRAILLEUSES

Les Nouveaux Avions de Bombardement Mitchell Sont Armés d'un Canon de 75M/M.
(N. Y. Herald Tribune, Washington, 29 Nov. 43.)

Le Departement americain de la Guerre a confirmé aujourd'hui que les avions de bombardement Mitchell "B-25" appareils moyens bi-moteurs, sont maintenant équipés d'un canon de 75 millimètres. C'est la plus grosse pièce d'artillerie qui ait jamais été installée sur un avions.

En révélant cette nouvelle, le Departement de la Guerre a annoncé qu'un de ces bombardiers avait récemment attaqué un destroyer japonais et que cinq seulement des coups de son canon avaient suffi pour laisser le navire en perdition.

Un nouveau système de frein hydraulique permettrait à la pièce d'artillerie ainsi montée à bord de l'avion de n'avoir qu'un recul pratiquement infime.

DOCUMENTATION

... Pour Mettre à Jour vos
Carnets de Silhouettes

L'Avion Géant "Mars" Fait un Vol Sans Escale de 4.375 Milles. (Washington Post, Washington, 11 Dec.)

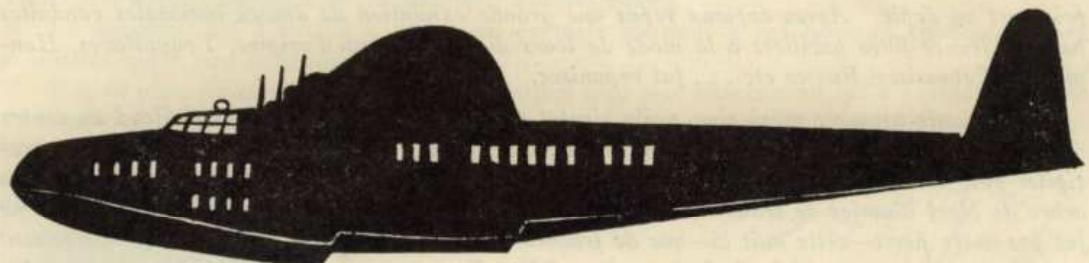
L'Hydravion géant de la Marine Americaine, "Mars", vient de rentrer d'une randonnée d'essai au cours de laquelle il a effectué un vol sans escale de 4.375 milles, en allant de Patuxen River (Maryland) à Natal, au Bresil. Au cours de son voyage de retour, cet hydravion s'est envolé avec une charge utile de 35,000 livres américaines (pres de 16 tonnes)—

A son départ de sa base dans le Maryland, l'avion pesait à pleine charge près de 67 Tonnes.

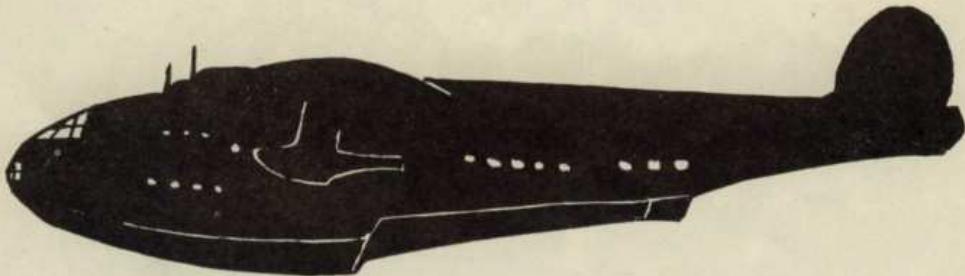
Il a fait le voyage jusqu'à Natal en 28 heures et 25 minutes en transportant plus de 13,000 livres américaines de poste.

On rappelle que cet avion est muni de quatre moteurs Wright Cyclone, de 2,200 chevaux chacun. Son envergure est de 20 pieds. Sa coque à deux ponts est de 117 pieds de long et a une capacité similaire à celle d'une maison de 15 pièces.

Cet avion, construit par la Société Glenn L. Martin, transportait un équipage de 16 personnes.
14 Dec. 43.



L A T E 631 Long 154 pieds



MARTIN PB2M.1 Long: 117 pieds.



NOUVELLES DE SAINT LOUIS (ILL.)

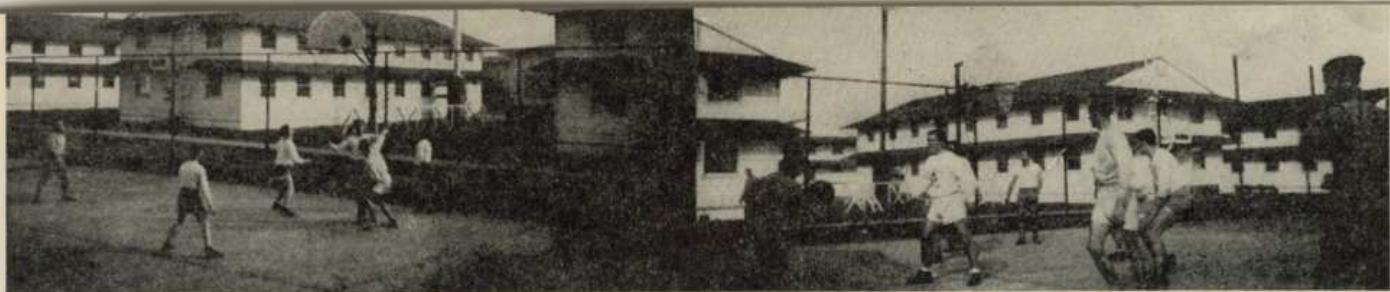
*Du correspondant particulier de F. Mail
l'Adjudant Rene DECASTILLE.*

I. Le 28 Octobre 1943 les eleves radios de Scott Field ont defile a l'occasion d'une grande parade organisee par l'International Institute de St. Louis. Rappelons que le "War Chest" a verse a cette occasion \$27,287 au secours francais.

Aussi le 15 Dcembre, une soirée inoubliable a ete efferte aux eleves francais qui avaient pris part au defile. Apres copieux repas une grande exhibition de danses nationales conduites par des jeunes filles habillees a la mode de leurs differents pays d'origine, Yougoslaves, Hongroises, Polonaises, Russes etc . . . fut organisee.

Charmante coutume mexicaine, voila bientot qu'une poupée suspendue au plafond au centre de la salle deverse au premier choc son inepuisable contenu de friandises et chacun de se precipiter pour en avoir sa part. Un peu plus tard, Le Pere, Noel se fait annoncer . . . sous un arbre de Noel illumine se trouvent d'innombrables colis pour tous les eleves radios. Quelle ne fut pas notre fierte—cette nuit là—que de traverser St. Louis, nos cadeaux sous le bras faisant connaitre a tous ceux qui le desiraient notre joie. Comment remercier Miss Harriett RYAN responsable de cette magnifique soiree.





II. Les Sports.

Au profit des prisonniers de guerre, un grand Tournoi Sportif a ete organise a St. Louis en trois matches (Football, Basketball, Revanche Football). Equipe perdante, spectateurs, et Commandant d'armes reuniront 26 \$ pour le fonds de secours.

Le Tournoi met aux prises deux équipes recrutées l'une au premier étage l'autre au rez de chaussee de notre batiment!

L 7 Decembre Victoire du Res de Chaussee

Le 12 Decembre Victoire du Premier Etage

Le 17 Decembre Victoire du Premier Etage

Un second tournoi est prévu pour le mois de Janvier.

III. Le Nouvel An.

De toutes parts, les lettres d'invitation ont afflué Chez le Commandant d'armes. Plusieurs parmi nous partent ensemble dans la même famille et se retrouvent sous le même toit, a six a la fois . . . Un cadeau au ruban tricolore les y attend déjà et sur l'étiquette ils lisent leur nom. la Famille lointaine. Un peu plus tard, a l'entrée du camp, Présidente et Secrétaire de La Lt. bien souvent au (cours) de ce réception is chauds la feusée unicudia ves le Frame touicarine Societe Francaise attendent avec trois grandes caisses de fruits. Ces radios sont vraiment des enfants gâtés, mais ils travaillent si bien. . .

IV. Le vendredi 4 Fevrier une grande soiree aura lieu a St. Louis ous la Presidence d'Honneur de Monsieur le Genral P. E. BEYNET, Chef de la Mission Militaire Francaise a Washington et de Monsieur le Commandant A. de Ponton d'Amecourt Commandant les C. F. P. N. A.

Le Commandant des C.F.P.N.A. est heureux de féliciter le 4me Détachement d'Elèves Radios et son Chef, la Sergent YVARS Pierre, qui, au cours de stage de SCOTT FIELD ont obtenu des notes qui n'ont jamais été égalées ni même approchées jusqu'ici par aucun détachement français ou américain.

Témoignage de satisfaction

Le Commandant des C.F.P.N.A. accorde un témoignage de satisfaction au Sergent-Chef YVARS Pierre, Chef du 4me Détachement d'élèves radios.

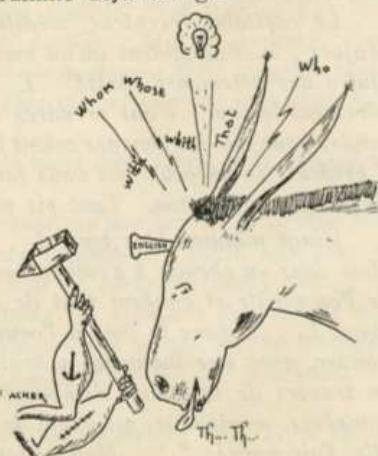
Le Sergent-Chef YVARS a donné un exemple constant à ses hommes en obtenant les meilleures notes aux examens et au Code.

Il a, de plus, maintenu un esprit de compétition dans son détachement qui a souvent travaillé deux ou trois heures supplémentaires par jour avec un programme déjà chargé.



Le Sergent Yvars

Les élèves mécaniciens trouvent l'Anglais bien difficile.
Dessin Destremx
Lincoln Base.



LA BLANCHISSERIE PARISIENNE

est heureuse
de servir

Les Eleves Radios Navigants de Scott Field

Mme Bureau, 6170 Delmare

Saint Louis, Missouri



LES ESPIONS DE GAEL PAR LE LT. THORE

Commandant d'Armes de
Gunther Field

Nous sommes au début de Mars 1936. La 2e Escadrille de 31e Escadre, à laquelle j'ai eu l'honneur d'appartenir quelques mois plus tard, est en manœuvres sur le terrain de Gaël. Elle a pour mission de travailler avec Artilleurs et Fantassins du camp voisin de Coëtquidan. Elle est là depuis trois jours. Le crachin aussi. Une petite pluie fine et pénétrante qui ne s'arrête pas du matin au soir. L'atmosphère n'est pas à la gaieté; le temps y est pour quelque chose, et les circonstances aussi: . . . combien de temps va durer ce séjour prévu pour trois semaines? . . . Hitler vient d'envahir la Rhénanie . . . Trêve de pensées noires; il faut se distraire, mais comment, dans un pays pareil où on ne peut compter que sur ses seules ressources?

Dans la Salle de Renseignement deux Officiers sont là; ils réfléchissent. Tout à coup, le Lieutenant P. . . . se penche vers son voisin B. . . . Lieutenant d'Infanterie stagiaire à l'Escadrille. Après un bref colloque, un fin sourire s'épanouit sur leur visage. Ils ont une idée. Maintenant il faut l'accord de Capitaine, il faut absolument qu'il entre dans le jeu. Le Capitaine C. . . . repousse la proposition; ". . . votre histoire est beaucoup trop grosse; il verra tout de suite qu'on le fait marcher, ça ne prendra pas" "Laissez-nous faire, mon Capitaine; prêtez-nous votre aide pour donner plus de poids dès le début; ça marchera." Encore hésitant le Capitaine accepte. L. . . . la "victime" est un jeune Sous-Lieutenant qui vient d'être affecté, il est classique de s'amuser à ses dépens.

Les détails sont rapidement mis au point et les acteurs aussitôt rassemblés, car peu nombreux. Comme entrée en matière, une petite mise en scène; devant ses Officiers, il sont trois, le Capitaine C. . . . résume les impressions de tous: ". . . sommes ici pour trois semaines, en théorie . . . savons pas combien de temps resterons . . . dépend de ce que va faire Hitler . . . Des renseignements sûrs signalent une recrudescence de l'espionnage en France et des possibilités de sabotage, en particulier dans cette région nous devons . . ." A cet instant précis, le Caporal secrétaire frappe à la porte: "un télégramme chiffré, mon Capitaine." Bien, merci. Peut-être du nouveau. Très urgent! Déchiffrez-moi ça tout de suite." L. . . . bondit sur l'occasion de se faire valoir. Après quelques laborieux quarts d'heure, il en extrait à peu près ce texte: "Recrudescence générale espionnage et possibilités sabotage Stop Particulier région Gaël individus suspects doivent arriver par train 1830 Stop exercer surveillance discrète par officier en civil."

Le capitaine, perplexe, médite sur le texte: ". . . toujours même chose dans les Etats-Majors . . . s'imaginent qu'on emmène son complet veston quand on part en manœuvres . . . Qui a des vêtements civils?" L. . . . saute sur la mouche "moi, mon capitaine"—"Vous êtes sûrement le seul. Vous prendrez ce service, vos camarades se débrouilleront avec les tours de ronds pour que les charges soient les mêmes pour tous. Détachez, vous car n'avez pas de temps à perdre. Je ne peux pas vous faire conduire, cela éveillerait des soupçons. Vous prendrez la bicyclette du Planton. Tant pis pour la pluie."

Vingt minutes plus tard, L. . . . , plein de l'importance de sa mission, a disparu sous la pluie dans un chemin à s'embourber jusqu'au moyeu. Les trois Officiers sautent dans la Légère de l'escadrille et coupent tout de suite par un chemin de traverse. Il faut arriver à la gare avant L. . . . pour le voir à l'oeuvre. Malheureusement ils avaient compté sans la boue. La voiture, avec une mauvaise volonté évidente, refuse d'être de la partie, glisse, dérape se met en travers de la route, s'embourbe. Ne pouvant plus arriver à temps à la gare, nos trois compères, morfondus, attendent le retour de leur victime, et rentrent au Camp juste derrière elle, l'air navré; ". . . Nous étions allés au devant de vous, pour vous épargner un peu de chemin sous la pluie; pas de chance. Par où êtes vous donc passé? . . . Alors, avez-vous vu quelque chose de suspect? . . . Quoi? . . . Rien? . . . Un ecclésiastique et une vieille dame? . . . Mais c'est très important. Un espion se déguise couramment en vieux Curé de campagne, c'est très connu. Faites-moi un rapport."

Le dit rapport figurait encore dans les archives de l'Escadrille à la déclaration de Guerre.

Le bilan de l'affaire n'était pas très fameux, mais il aurait pu être pire. L. . . . avait marché, c'était une certitude. Avec un peu de doigté, on pourrait le relancer pour le lendemain et peut-être même corser un peu la chose.

Il fallut convaincre une nouvelle fois le Capitaine.



Le lendemain dans l'après midi le Capitaine C. . . médite sur le message et le rapport de L. . . Cette histoire visiblement le trouble, l'inquiète Il appelle L. . . : "Tout cela n'est pas très clair; il y a bien l'heure mais pas la date du train . . . Serait plus prudent de recommencer ce soir, l'affaire est assez sérieuse L. . . vous retournerez là-bas avec la même mission. Cete fois pour vous épargner le trajet sous la pluie, je vous ferai conduire en side-car jusqu'à cinq cents mètres de là. Le chauffeur aura des ordres pour vous attendre.

Comme la veille, mais un peu plus confortablement cette fois, le Sous-Lieutenant L. . . disparaît dans un horizon d'ailleurs assez rapproché. Aussitôt, tout le monde s'affaire. P. . . et B. . . avec des hardes qu'ils ont glanées ça et là se transforment en "individus suspects." Le premier, un type du Milieu, ample manteau, col énorme, relevé bien au dessus des oreilles, feutre mou rabattu jusqu'au milieu du visage; le second, une vieille femme de la campagne, fichu sur la tête châle sur les épaules, jupe largement plissée trainant jusqu'à terre. L'effet est saisissant.

Le plan vite dressé est aussitôt exécuté: le Capitaine C. conduit les deux "espions" à la station voisine et file à la gare pour jouir de leur arrivée.

Stupeur du brave Chef de Gare quand la vieille femme lui demande un billet militaire, en exhibant une carte d'Officer. Il avait bien remarqué que ses pas, dans la salle, avaient une résonance curieusement militaire (non étonnante d'ailleurs avec une paire de brodequins Mle 17 dont il ne manquait pas un clou.) Mis au courant de l'histoire, il prête main forte aux deux compères pour compléter leur déguisement: une paire de lunettes fabriquée avec du fil de fer pour la vieille paysane, un collier de barbe et des moustaches au noir de funée pour l'autre.

Tout est au point lorsque le train arrive. Mais P. . . et B. . . avaient tout prévu, sauf l'arrivée de deux pendarmes. Minute d'émotion. Avec un accoutrement pareil, ce n'est pas le moment d'avoir des histoires, ou simplement de manquer le train. Ils s'effacent discrètement et choisissent un compartiment qu'ils espèrent vide. Il y a pourtant quelqu'un: un paysan, finaud, qui tout de suite a flairé la plaisanterie; "N'êtes-vous pas de ces aviateurs de Gaël qui montent des histoires à leurs camarades? . . ." P. . . et B. . . n'en sont pas encore revenus. Leur accoutrement, passe encore, il n'était pas parfait; mais que l'histoire de la veille se sache déjà. . .

Sur ces considérations philosophiques, le train entre en gare. En passant P. . . a repéré L. . . à l'intérieur du bâtiment, sur la pointe des pieds, le nez écrasé contre la vitre pour ne rien perdre des mouvements des voyageurs. Les deux "suspects" accusent fortement leur jeu, marchent, parlent à voix basse, hésitent, avec des airs de gibier traqué. D'un coup d'oeil sûr, L. . . a aussitôt identifié les deux personnages avec les espions du message.

Il file dans la cour et se tapit derrière un tilleul; de ce poste, aucun de leurs mouvements ne lui échappera. Malgré le jour qui s'éteint rapidement, il saura dans quelle direction ils vont s'engager, il les suivra, il . . . Les deux suspects sortent. Après un conciliabule mystérieux, ils se séparent brusquement. L'homme s'engage rapidement sur la route, la femme le suit quelques secondes plus tard.

L. . . n'écoulant que son courage bondit alors au téléphone "Gaël, l'Aviation. Oui très urgent, priorité, oui, l'aviation. Il en perd le souffle. Quand surgit le Capitaine C. . ." —"Eh! bien L. . . avez-vous été plus heureux ce soir?"—"Ils sont là! je téléphonais aussitôt pour vous rendre compte—"Alors, tonne le Capitaine C. . . , rendre compte, c'est tout ce que vous trouvez à faire! Et maintenant où sont-ils? partis? disparus? peut-être déjà au terrain? Vous voyez des espions et vous les laissez filer, c'est inadmissible. Nous réglerons cette question tout à l'heure. Nous n'avons plus qu'une chose à faire: rentrer au plus vite et prendre immédiatement les mesures de sécurité qui imposent."

Préssé par la Captaine, L. . . traverse la cour de la gare, la mort dans l'âme et la Conscience écrasée par le poids de sa culpabilité.

A peine se sont-ils engagée de quelques mètres sur la route, qu'une ombre se devine dans la demi-obscurité. L. . . a identifié, juge, agi, dans un réflexe instantané. Cette fois avec un mâle courage, il a accroché la vieille femme par l'épaule. Par le caractère énergique et décidé de ce geste, il espérait regravir dans l'esprit du Capitaine les échelons de l'estime qu'il venait de descendre si rapidement. Alors, la vieille femme dégagea son visage, enleva lentement ses lunettes et éclata d'un rire homérique sinon féminin. "Oh . . . C'est B. . ." murmura L. . . dans un souffle où il s'effondrait tout entier.

Tout chancela dans son esprit, il n'entendait plus les explications mêlées de rires, il suivait son idée, son rêve . . . ces espions qu'il allait faire arrêter, lui, L. . .

Devant la voiture qui attendait un peu plus loin, dans la lumière des phares se découvrait une silhouette noire, les deux mains dans les poches. "L'autre" jeta L. . . dans un dernier sursaut d'une énergie agonisante "Mais on vient de vous dire que c'est P. . ."—"Ah? oui . . ." "Pas encore convaincu, il poursuivait son rêve: l'arrestation des deux espions, la découverte de tout le système ennemi, la célébrité, la gloire . . . Enfoncé Sherlock Holmes, enfoncé le Commandant Benoit, enfoncé le 2e Bureau, tous enfancés par un jeune Sous-Lieutenant. Hélas, tout s'évanouissait . . . Tomber de si haut! Il est dur de revenir à la réalité bruyante et moqueuse de camarades heureux d'avoir si bien réussi. Il fallut à L. . . plusieurs jours pour se reprendre tout à fait, même avec l'aide du Champagne qui conclut comme il se doit, cette farce aéronautique et bretonne, et qui défraya de longtemps les chroniques locales.



3 HISTOIRES DU "PIEGEAC" OU PIEGE

(le "Piège" est le nom donné à L'Ecole de l'Air de SALON de PROVENCE).—Officers de l'Air. Recrutement direct.

Par le Lieutenant Chanet
Commandant d'Armes de Craig Field (Ala.)

I.—*"Histoire d'une Marraine"*. (Histoire vraie). SALON-DE-PROVENCE—Novembre 1938.— Le café du Miror près de la fontaine célèbre à SALON. Au premier étage, une petite salle aéronautique où les As de l'Aéro-Club local venaient "discuter de grands coups" avec les "Poussins" de l'Ecole de l'Air qui sentaient pousser leurs ailes. (Les élèves-Officers sont dénommés "Poussins" durant leur première année d'école).

Au mur, entre diverses célébrités, un portrait de DEANNA DURBIN la gracieuse vedette américaine de l'écran. Un "Poussin" la regarde avec admiration, quand un inconnu l'interpelle en lui demandant s'il la connaît. L'autre "for fun" (pardon pour rire) répondit : "Je crois bien, c'est ma Marraine!"

L'inconnu saute alors de joie, c'est un manager plus ou moins affilié à la firme où "tourne" DEANNA DURBIN, il câble en Amérique et comme tout va vite dans ce pays, nous recevons bientôt avec la gracieuse acceptation de la vedette, une magnifique photo d'elle, photo dédicacée par ces mots chers à tous les pilotes :

"HAPPY LANDING"

DEANNA DURBIN est ainsi sacrée Marraine de la promotion "Mailloux" 1938-1940. Le Colonel Commandant l'Ecole sable le champagne (c'était encore du vrai) devant le portrait de l'artiste, ce tableau charmant paraît en dernière page de "Paris-Soir".

On a dit que les plus charmantes vedettes françaises ont failli en attraper la jaunisse !

L'auteur de ces lignes est depuis sept mois en Amérique où il est venu avec un triple but : Voler, apprendre l'Anglais, et rencontrer sa marraine de promotion. Il commence seulement à voler, n'a pu apprendre qu'un peu de "slang", et n'a pas encore rencontré DEANNA DURBIN.

II.—*"Histoire d'une manette coincée"* (Histoire vraie).

BORDEAUX-MERIGNAC.— Octobre 1939— Le Capitaine X grand maître du pilotage, va lâcher l'élève-Officer Y sur Morane Parasol 315. L'élève s'installe à la place arrière, dernières recommandations : "Tour de piste bien carré, 200 mètres exactement, descendez à 90 et posez-vous. Allez!".

Nanti de ces précieux conseils, l'élève décolle, le Capitaine commerce à se frotter les mains tout en suivant le lâché; puis il s'agit, car l'avion grimpe comme s'il était ivre d'Azur et d'altitude. Le voici à environ 1500 mètres, il reste un bon moment là-haut évoluant gracieusement, tandis que le Capitaine en bas, émet à haute voix des réflexions désobligeantes sur le degré d'intelligence et de discipline des jeunes Officers, et supplice la punition à infliger. Enfin, voici la descente, le dernier virage, un atterrissage parfait l'avion s'arrête juste devant le T. Quelle n'est pas la stupéfaction de tous, l'élève est maintenant à la place avant !

Il raconte son odyssée, manette des gaz coincée ouverte en grand au décollage, n'a pas pu assez pousser sur le manche pour l'empêcher de grimper, étant là haut et ne sachant pas faire une prise en S sans moteur, a décidé d'aller voir à la place avant pour décoincer la manette. Il a ajouté modestement qu'il avait pensé à accrocher le mousqueton de son parachute à la place avant, avant d'enjamber le parebrise.

Il aurait voulu nous faire croire qu'il était un petit prudent !

Le Capitaine X. en a été malade très longtemps.

III. *"Histoire d'un mât"*. (Histoire vraie).

La scène se passe à l'Ecole de l'Air de SALON-DE-PROVENCE en Décembre 1938. Le mât du drapeau avait été jugé petit, étriqué et ridicule. Un soir nous vîmes arriver un mât de 22 mètres de long, pesant pour le moins 700 à 800 kg., mât déchargé au milieu de la cour par un brave charretier.

Un bref conseil de guerre, on va "planquer" ce mât splendide pendant la nuit. L'Officier de nuit passant l'appel à 10h, trouve que pour une fois, la promotion est extraordinairement calme, les "Poussins" sont tous couchés, le moitié ronflent ostensiblement, il s'en va se frottant les mains et se retire pour dormir du sommeil du juste.

Deuxième conseil de guerre on décide de "planquer" le poteau dans le grenier d'une de nos barraques, en fibro-ciment, grenier qui allait d'un bout à l'autre de la baraque, en un mot un grenier fait pour celà.

A minuit, 120 élèves s'escriment sur le poteau, à 2 heures du matin, après plusieurs fausses alertes transmises par nos guetteurs, le poteau est "planqué".

Lendemain, stupéfaction de l'Officier de nuit, puis des autorités, on pensait avoir apporté un mât là! Le charretier est convoqué, il jure ses grands Dieux en pleurant qu'il n'était pas ivre et qu'il a apporté le mât dans la cour. Le Colonel perplexe nous fait interroger, nous jouons partialement—les étonnés—. Notre officier commandant de peloton ne remarque même pas que le fibro-ciment du plafond présente une courbure vers le bas assez anormale et que les élèves d'un commun accord ont déplacé leurs pupitres vers les fenêtres mal jointes.

On fit des recherches pendant trois jours auxquelles nous participâmes; on dragua même la rivière Touloubre.

Et puis ce fut la fin du "Joke", les autorités supérieures menaçant de supprimer deux Dimanches de permissions si le poteau n'était pas revenu dans les 2 heures.

Et nous, disciplinés comme toujours, exécutâmes et sortimes ce mât l'air penaude, avec un fou rire sur le bord des lèvres.

C'est depuis ce jour que le drapeau français flotte si haut et fier au sommet du grand mât de l'Ecole de l'Air.

* * *

IV. "L'HISTOIRE DU "COCHON" DU GROUPE 1/11.—(Histoire vraie?)

C'était en 1941, le Groupe 1/11 auquel j'appartenais était stationné à ORAN-la-Sénia—Algérie—(Il était équipé avec des avions Lioré et Olivier 451). L'essence était rare, car ces messieurs les Allemands n'aimaient pas nous voir voler (6 heures par mois) et les Rations alimentaires assez strictes surtout à ORAN. Le Groupe faisait 2 à 3 "voyages" par an!

Le voyage était un déplacement aérien (parfaitement) qui nous emmenait soit à Laghouat à Alger, à Colomb-Bechar, Ksarès-Souk ou Meknès.

Les voyages au Maroc étaient les plus convoités car c'était encore un pays paradisiaque à côté de l'Algérie, en plus des victuailles on y trouvait encore du fil, du café, et même quelques brosses à dents !

Les Officiers tournaient sournoisement autour de leur Commandant d'Escadrille, les Radios, les Mitrailleurs, les Pilotes, les Mécaniciens étant plus militaires que jamais quelques jours avant ce fameux voyage de Meknès.

Chacun jouait sa carte et essayait de gagner le gros lot.

Enfin les équipages furent formés: joie chez les uns, discret dédain mais rire jaune chez les autres. Parmi les élus, un Adjudant-Chef Radio P. et un adjudant pilote X. montrèrent tout de suite une agitation insolite: achat d'un kilog de poivre, noix muscade, et d'un tas d'autres condiments . . .

Les 2 compères avaient décidé d'acheter un cochon à Meknès, terme du prochain voyage: de le ramener vivant, de l'abattre, et de le

mettre en conserve. Ainsi ils pourraient manger de la viande tout l'hiver avec leurs épouses respectives pendant que les autres sueraient leurs carottes.

Voici Meknès, nos deux compères fixent leur choix sur un joli petit cochon que l'At. X. se charge de ramener à Oran.

L'A.C. P. décolle normalement sur un avion et rentre à Oran sans incident—le soir même—. L'At. X. arrime son cochon au montant du lance bombes, puis met les moteurs de l'avion en marche. Le cochon visiblement gêné dans sa méditation par ce bruit se débat et passe à travers les trappes du Lance-Bombes. Chasse au cochon, enfin on le hisse et l'amarre de nouveau dans l'avion.

Décollage face à la ville de Meknès. Le cochon ne trouvant pas du tout le début du voyage à son goût, se débat, se libère et se hasarde vers l'avant du Léo, le groing en bataille. Le Radio peu rassuré commença à lui décocher un sournois coup de pied, le cochon visiblement écoeuré par cet accueil froid battit en retraite vers le fond de l'appareil. Il dédaigna cette fois la trappe du lance-bombes et fonça jusqu'au poste du mitrailleur celui-ci accroché à son canon de 20 mm., se fit tout petit pour laisser passer le cochon lancé à fond de train. Le malheureux cochon mit le pied sur la trappe d'évacuation du mitrailleur qui céda sous son poids et, trappe et cochon, disparurent dans le vide.

Du sol on vit tomber la trappe et un objet que l'on pouvait prendre pour un homme, son parachute ne s'ouvrit pas. Gros branle-bas. Le Lioré ayant en plus des ennuis de train, se reposa.

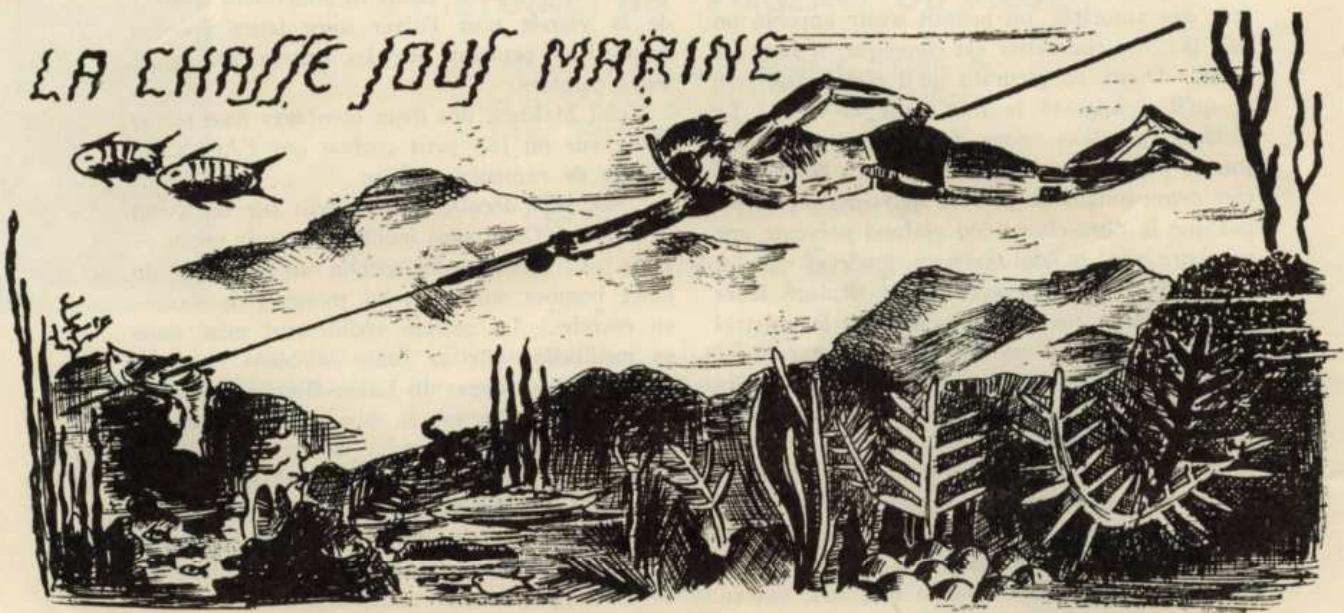
Le cochon était tombé dans un champ de luzerne, l'At. X., accourut sur les lieux ne retrouva qu'une cuisse pesant environ 2 livres. Les Arabes spectateurs avaient emporté le reste en remerciant Allah pour cette manne qui réellement tombait du ciel!

L'histoire ne s'arrête pas là . . .

L'A.C. P., avait rassemblé à ORAN La Sénia un petit cercle d'amis et connasseurs pour leur faire admirer son cochon à la descente d'appareil. La Lioré piloté par l'At. X., qui était en plus d'un excellent pilote un homme aimant la plaisanterie, vient de se poser, cesse de rouler, on met les cales, les moteurs sont étouffés. L'At. X. sort du Léo tirant sur une grosse corde alors qu'on entendait à l'intérieur de l'appareil des petits cris aigus qui ne laissaient aucun doute sur la nature de l'animal ainsi tracté. L'A.C. P. rouge d'orgueil, ne se tenait plus de joie. Quelle ne fut pas sa stupéfaction de voir apparaître seulement une cuisse de cochon au lieu de l'animal entier!

On dit que l'A.C. P. attrapa la jaunisse et qu'en plus Madame P. joua du balai. Il est vrai que la livre de ce cochon lui revint exactement à 800 francs! . . .

LA CHASSE SOUS MARINE



PAR LE SOUS LIEUTENANT CHARLES DE GRAMONT
Commandant d'Armes de Scott Field
(Dessins de Jacques Libert)

En 1938 armée d'une paire de lunettes étanches, d'une tringle à rideau en forme de flèche et d'un morceau de chambre à air de bicyclette, nous commençons sur la Côte d'Azur à explorer la surface de la Méditerranée heureux quand nous pouvions harponner un poisson de quinze centimètres qui était la limite que nos tringles pouvaient nous ramener sans se rompre.

L'idée de la chasse sous-marine était née et dans les quelques années qui suivirent malgré les événements elle prit un essor considérable. Sport, snobisme et ravitaillement y contribuèrent grandement et en 1942 de Cerbère à Monte Carlo on pouvait voir le petit tuyau significatif tout le long de la Côte d'Azur.

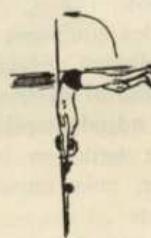
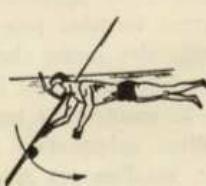
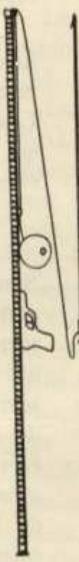
Le poisson au début ne se méfiait pas des chasseurs. Maintenant seul les pêcheurs entraînés arrivent à ramener du poisson. Si le nombre des pièces est plus petit leur poids a considérablement augmenté car les méthodes ne sont plus les mêmes.

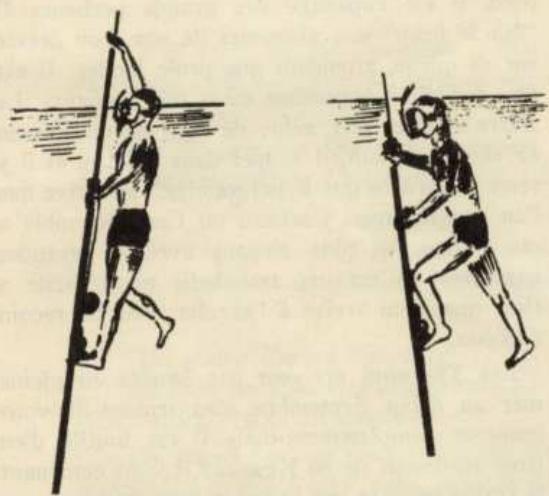
—Matériel—

Le fusil se compose d'un tube de 2 Mètres de long au milieu duquel se trouve un pistolet; devant ce pistolet un moulinet avec une soie pouvant soutenir quarante Kilogs, reliée à la flèche ou harpon.

A l'intérieure du tube un ressort d'une force de trente Kilogs à compression servira à projeter la flèche qui entre comme dans un fusil d'enfant "Eureka". Dans l'eau le fusil est tenu par la crosse du pistolet la partie postérieure sur l'épaule droite afin de pouvoir viser.

La flèche doit être assez lourde pour ne pas être freinée par l'eau elle est reliée au moulinet du fusil pour ne pas perdre le poisson harponné. La soie doit être solide et longue d'une vingtaine de mètres car lorsque l'on a une grosse pièce de vingt à trente Kilogs, elle commence par vous emmener en remorque avant que le sang perdu l'épuise Le dard de la flèche s'ouvre une fois dans le poisson et ne se décreche jamais. Seuls les poissons touchés dans le ventre sont quelques fois perdus leur chair s'étant déchirée.





Le masque est d'une grande importance: un morceau de glace de 1 Cm d'épaisseur enrobe dans du caoutchouc et prenant le nez et un tuyau de Vingt cms. pour respirer à la surface tout en nageant sur le ventre les yeux sous l'eau. Un couteau inoxydable, solide, pour les mauvaises rencontres: pieuvres, murenes . . . etc.

Un porte poisson pour ne pas avoir à revenir au bateau ou sur la rive à chaque poisson.

Enfin si l'on pêche du bord une paire d'espadrilles le à semelle de corde pour les rochers.

Le matériel revenait en 1942 à 2500 Francs.

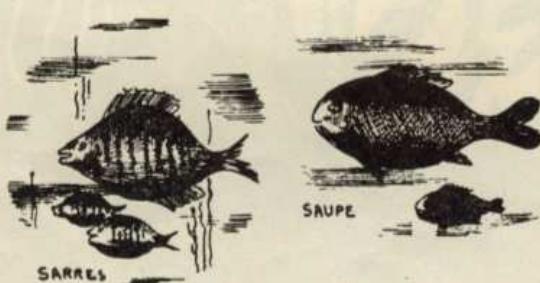
Il est inutile d'essayer de pêcher le premier jour. Il faut d'abord s'habituer à se servir des différents accessoires en commençant à se baigner avec le masque on s'entraînera à respirer normalement et à se sentir à l'aise. On remarquera que les objets paraissent plus rapprochés et qu'on voit ses pieds à trente centimètres, puis on apprendra à plonger. Le plongeon est d'autant plus difficile que l'on est déjà dans l'eau et d'autant plus important que les belles pièces se tiennent dans des fonds de 8 à 12 mètres et que c'est là qu'il faudra les chercher.

Etant couché sur le ventre on se plie en deux, puis redressant les jambes verticalement hors de l'eau, on s'enfonce très vite à condition d'être vertical. Plus tard le fusil aidera par son poids à descendre. Au début, des plongeons de 3 ou 4 mètres seront déjà très bien. (N'oubliez pas que la pression est de 1 Kg. par mètre de descente et par centimètre carré de surface.)

Avant pris confiance dans la vie sous marine, vous allez, maintenant prendre votre fusil et essayer votre chance.

Il faudra dès le début vous habituer à ne charger votre fusil qu'une fois dans l'eau et à tirer votre flèche en rentrant. Trop d'accidents sont arrivés par l'inobservance de ces conseils élémentaires et c'est enfantin lorsque l'on a pris l'habitude de l'eau, de charger son fusil. Vous commencez maintenant votre promenade sous marine. Flottant sans effort votre corps entier étant sous l'eau, respirant par le petit tuyau qui émerge de quelques centimètres, nageant de la main gauche silencieusement et doucement vous parcourez, vous survolez plutôt, des paysages dont la beauté vous surprendra. Ce sport tient de l'alpinisme, de l'aviation, de la chasse et un peu de pêche. Vous assistez à la vie des poissons les uns, par troupeau, broutant paisiblement les algues, les autres fouillant le sol, puis arrive un gros carnassier et les voilà tous disparus. Ils se sauvent lentement devant vous, sachant que vous n'êtes dangereux qu'à deux ou trois mètres, mais s'ils descendent se mettre à l'abri sous un rocher, votre minute est arrivée car acculés dans ce qu'ils croient être une bonne cachette, ils se laisseront tirer à bout portant à cinq ou six mètres de fond. Si la pièce est moyenne (un ou deux Kilogs) vous pourrez la ramener de force, vous l'accrocher à votre porte-poisson et vous voilà reparti. Si le poisson est trop gros, vous essayez de l'achever avec votre couteau. Enfin s'il se trouve sous des rochers et, difficile à approcher vous remontez, accrochez une bouée à votre soie après l'avoir coupée et allez rechercher une autre flèche que vous allez tirer à bout portant dans votre prise. Si vous avez affaire à un monstre, laissez le saigner et revenez quand il sera mourant, vous le ramènerez sans peine. Si vous pêchez à plusieurs, le poisson appartient à celui qui a touché le premier comme à la chasse des grands animaux.

La chasse sous marine présente quelques dangers mais cela ne la rend que plus sportive. Au début de cet article je vous conseillais de porter un couteau à votre ceinture, j'espérai qu'il ne vous servira jamais, mais le jour où l'on a besoin, c'est une question vitale. Dans les fonds de huit ou dix mètres qui sont les terrains de chasse des experts on peut se trouver au détour d'un rocher tête à tête avec un poulpe. Avant d'avoir pu réaliser ce défi cette masse blanchâtre, si elle se sent en supériorité c'est à dire si deux de ses tentacules sont agrippées à un rocher vous lancea tel un lasso deux ou trois tentacules autour des jambes ou des bras. Une pieuvre de huit kilos vous gardera pour toujours au fond de l'eau si vous perdez votre sang froid et ne lui coupez pas ses tentacules calmement l'une après l'autre.



La Murene, elle, s'attaque aux extrémités, cachées dans les fentes des rochers elle vous mordra les doigts lorsque vous faites le tour d'un rocher submerge en vous aidant des aspérites pour surprendre une grosse pièce que vous avez localisée de l'autre côté.

En plus des dangers d'attaques par poisson, raies et autres, il y a le risque classique des baigneurs : la congestion. Enfin à partir de 8 mètres les tympans se crèvent facilement et c'est très douloureux, mais lorsqu'on est jeune, ça repousse !



COEUR

Les conditions idéales de pêche se rencontrent surtout en Méditerranée où l'eau est parfaitement claire et suffisamment chaude pour y rester une heure à une heure et demie à chaque bain. Si la mer est agitée, la pêche sera mauvaise au fond par manque de visibilité mais en surface on pourra prendre des loups (bars). En général il faut une mer calme et du soleil.

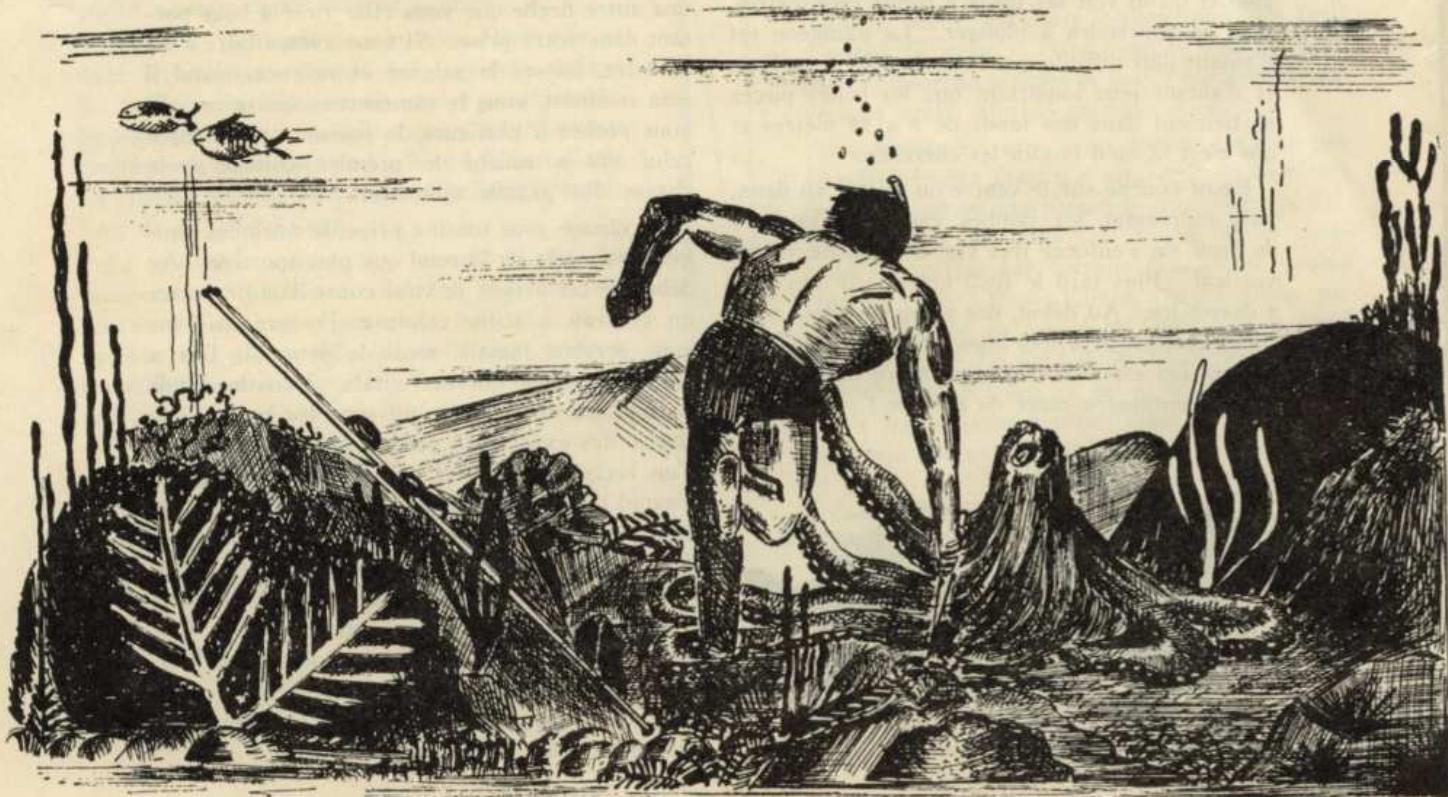
L'essor de la chasse sous marine a été considérable et le snobisme aidant tout le monde s'y est mis. 80% des chasseurs connaissent le métier, les passionnés. Pour avoir de beaux résultats maintenant que les côtes sont dérissées de petits tuyaux, il faut soit aller en Corse, soit partir en pleine mer avec une carte sous marine et trouver des naus fonds de dix mètres où l'on rencontrera les vrais monstres de vingt

cinq Kgs. et plus. Le roi des poissons est le MEROU Vivant au moins à huit mètres de fond, il est l'apanage des grands pecheurs. Il "fait le beau" aux alentours de son trou dressé sur sa queue, attendant une proie facile. Il est très difficile à approcher étant très méfiant. Le Sarre rond et plat, zèbre de noir est un poisson de choix, méfiant, il se met dans un trou et il y reste jusqu'à ce que le harponneur. Il arrive que l'on appelle aussi Corbeau ou Cro ressemble à une Carpe en plus élégant avec de grandes nageoires. C'est une très belle pièce facile à tirer quand on arrive à l'acculer dans un recoin rocheux.

Les Thons qui arrivent par bandes en pleine mer au début Septembre sont tentants mais il est inutile d'en tirer au-dessus de 20 Kgs. car il vous cèmènent la traîne pendant une heure et vous dénez coupez la soie épuisé, perdant harpon et poisson. Il ya encore le Rouquin et le Serre qui broutent les algues, paisibles et édentés, la Vive remplie de venin, la Raie noire dont la queue double est électrique, la Saupe qui se défend encore mieux qu'aucun autre poisson et vit en bande de cent à cinq cents. Quelques petits requins, les "Peaux bleues" passent quelques fois en éclair, mais personnellement je n'en ai jamais tiré et préfèrerais nager dans l'autre direction.

Le peuple sous marin quand on y a beaucoup vécu ressemble étrangement aux peuples vivant à l'air libre. Les mêmes drames, s'y déroulent, les gros poissons mangeant les petits ou si un gros poisson tiré trop haut par vous s'en va perdant ses entrailles, tous les petits se jettent sur ce repas inespéré.

La lutte pour la vie continue.



PETITES NOTES

Le 29 Dec. 1943 le Secrétaire d'Etat à la Marine, Colonel Knox a déclaré que "La Flotte des Etats-Unis possédait 42 porte-avions équipés d'avions "Corsair, Hellcat, Helldiver". . . .

Leo T. Crowley (Foreign Economic Administration) déclare à la fin de l'année 1943 que depuis les accords de LEND-LEASE, l'USS a reçu 7,000 avions américains.

Le "Times Herald" relance l'idée de l'adoption définitive par les pays anglo-saxons du système métrique—un des plus beaux cadeaux—que la France ait fait au monde.

"Un Autre Record Français"

En 1926, un pigeon voyageur vola en 24 jours depuis ARRAS jusqu'à Saïgon en parcourant 7,200 milles. (CLICK Jan. 44.)

Un grand banquet réunissant 800 hôtes de marque a été tenu à Washington en l'honneur d'ORVILLE WRIGHT pour fêter le 40 ème anniversaire, du vol historique du 17 dec. 1903 au-dessus des collines de KITTY HAWK (N. C.) considéré comme le premier vol d'un plus lourd que l'air.

A cette occasion, le Président ROOSEVELT annonça que le biplan construit par ORVILLE ET WILBUR WRIGHT quitterait le "British Museum" de Londres et reviendrait sur le territoire des Etats-Unis après la guerre. En effet, en 1928, ORVILLE WRIGHT avait envoyé à Londres son premier avion après une longue discussion avec la "Smithsonian Institute", fondation américaine fameuse pour le développement des sciences. Cette Société lui avait préféré chronologiquement le Dr. Samuel Langley comme "premier homme volant".

Prie de dire quelques mots à l'occasion des discours officiels, ORVILLE WRIGHT se recusa fermement et se tint hermétiquement cloîtré. "Il ya 21 années de cela"—ajoute un journaliste bien informé—Il accepta une seule fois de prononcer une phrase de 16 mots, après un discours de son frère WILBUR, et ce fut pour laisser tomber

"Le seul oiseau—a ma connaissance—qui puisse parler, c'est le perroquet, et il ne vole pas très bien".

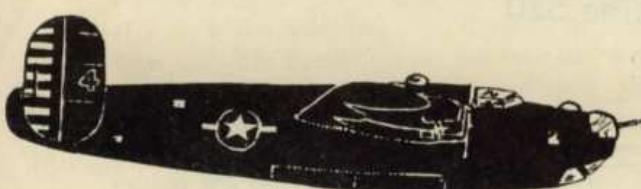
F. Mail se doit de donner son opinion sur la question de savoir quel est l'homme qui vola le premier. A son avis, le premier homme qui vola est sans conteste—CLEMENT ADER—savant français—qui:

1. le 9 oct. 1890 à Armanvilliers (S. et O)

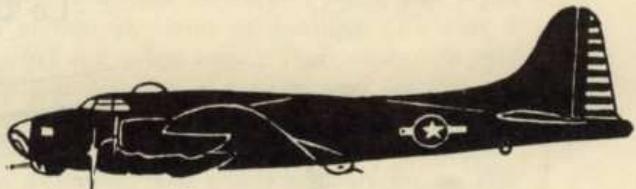
2. le 14 oct. 1897 à Satory (pres de Paris)

s'eleva au-dessus du sol sur son appareil "L'EOLE" actionné par un moteur à vapeur. . . .

SUA CUIQUE VERITAS.



LIBERATOR B.24



FLYING FORTRESS B.17 G.

BELLY TURRET "SPERRY" (Retractable)

Noter la nouvelle Tourelle avant

Avec 2,900 gallons d' essence

8,000 pounds de bombes

BELLY TURRET "SPERRY"

Noter les nouveaux chin guns
(Non Retractable)

Avec 2,800 gallons d' essence

6,000 pounds de bombes

(Extrait de "LIBERTY" Wayne Parish, 1-1-44)

Le Lieutenant ENGELHARD commande une des deux escadrilles d'entraînement pour les Français à GUNTER FIELD: il est très populaire. Tout de suite il a conquis tout le monde; oh! il suffit de peu de choses pour se faire aimer des Français: les aimer d'abord, les traiter comme de grands garçons avec qui on peut rire même quand on travaille, leur parler simplement. Il fait des discours savoureux que tout le monde écoute avec une joyeuse attention; "Comment dites-vous les 'Wings'?"—"Les ailes" mon Lieutenant.—"Ah! oui, les Wings!"—Le jour de Noël, il a dit quelques mots touchants qui venaient du cœur. Personne ne les oubliera. Quand il entre dans la salle, qui est à la ligne de vol, une bouteille de Coca-Cola à une main, un yo-yo de l'autre—un yo-yo qu'il ne brutalise jamais—on sent tout de suite qu'il est naturel et qu'il ne fait pas semblant de croire à des choses auxquelles personne ne croit. Il a de la fantaisie et de la classe; et son escadrille marche bien parce qu'il l'aime et qu'elle est joyeuse.

GUNTER FIELD

(Alabama)

Un Nouveau Chef D'Escadrille



UNE JOURNÉE DE CHASSE PENDANT LA CAMPAGNE DE FRANCE

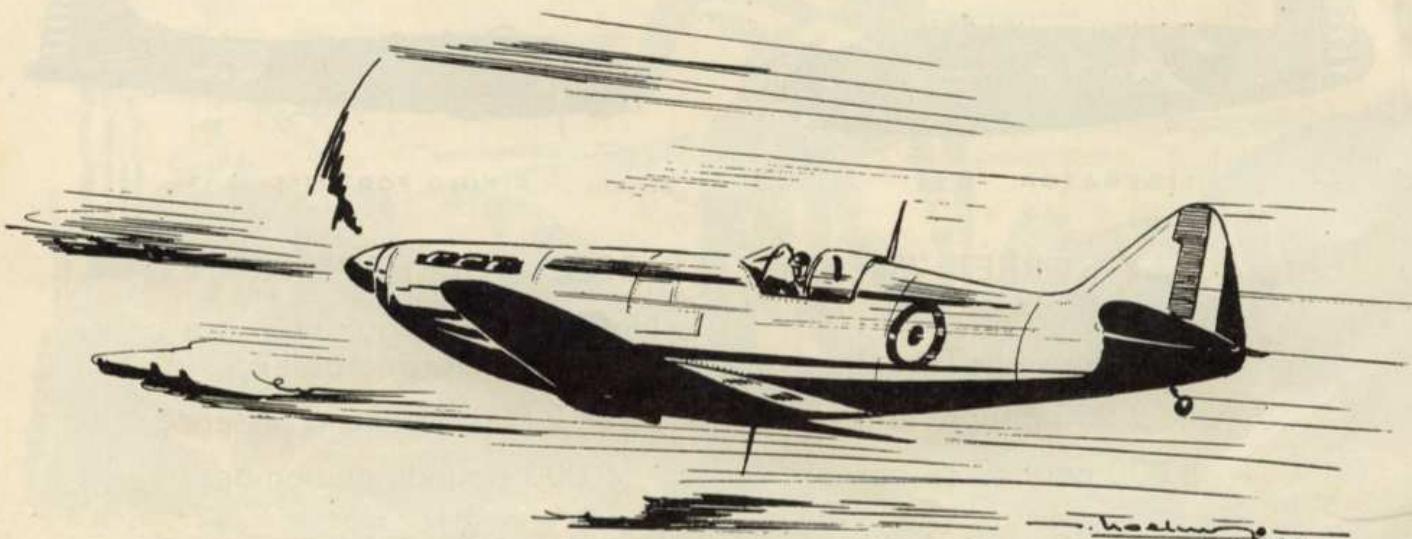


Par le Lieutenant

D'IRRUMBERRY de SALABERRY—BAS-
QUE—PILOTE de CHASSE. CHEF de
PATROUILLE, QUATRE VICTOIRES OF-
FICIELLES.

Commandant d'Armes de Tuscaloosa

Le Dewoitine 520



DESSIN de L'ASPT JACQUES NOETINGER

MAI 1940

Le G. C. . . est stationné sur le terrain d'operations de X. . . à l'est de REIMS. Etabli au milieu des champs de bataille de la Grande Guerre, il est entouré de tranchées creusées dans la craie. Des éclats d'obus rouillés, parfois même des obus non éclatés, jonchent le sol.

4 heures du matin: Les "légères" ramassent les pilotes dans les deux villages voisins qui servent de cantonnement. Il fait encore nuit. Après un bref trajet, nous arrivons au P. C. d'escadrille. Les deux patrouilles légères d'alerte font chauffer les moteurs. Des grandes flammes bleues s'échappent des pipes d'échappement. Dix minutes après quatre avions décollent et se mettent en couverture du terrain.

On entend fréquemment le ronronnement de puissantes formations d'avions allemands de bombardement ainsi que le bruit caractéristique de l'éclatement des trainées de bombes.

Vers 8 heures, le bruit bien connu des "gros lourds" fritz va s'amplifiant. Il se pourrait bien que ce soit pour nous. La D. C. A. dont la montagne environnante est truffée ouvre le feu. Leurs pièces sont d'un modèle trop ancien pour être très efficace à l'altitude où passent les boches. Elles font néanmoins un vacarme étonnant. Nous recevons l'ordre de décoller pour protéger le terrain. Altitude 4000. Mais la formation signalée n'est pas pour nous.

J'aperçois au dessus de moi, à 1500 mètres plus haut, un peloton de bombardiers puis 2, 3 . . . une trentaine d'avions en tout. D'après la forme caractéristiques de leurs ailes, ce sont sans aucun doute des Heinkel III. Je n'en avais pas encore vu tant et de si près. Je me dis "Bonne affaire" et à pleins gaz je me mets en montée derrière. Étant en montée je prends un peu de retard sur eux mais je suis presque à leur altitude quand de nouveaux pelotons de bimoteurs passent à 300 mètres au dessus de moi. Ils sont plus petits et ont l'air de se remuer singulièrement pour des bombardiers. Il y en a une quinzaine. Je continue la poursuite quand le dernier de ces pelotons fait demi-tour vers moi et je reconnais des ME 110, chasseurs bimoteurs armés de plusieurs canons sans compter les mitrailleuses. Ils font la protection des bombardiers. Ils ont au moins 50 Km/h de plus que le D. 520. Je suis seul et suis en infériorité d'altitude. Aussi, je n'insiste pas et un joli piqué m'en écarte rapidement. Rentré au terrain quelques instants plus tard, vexé de n'avoir rien pu faire. À 10 heures

rassemblement des pilotes. Le commandant d'escadrille nous expose la mission: protection de bombardiers français à leur passage sur les lignes, sur le secteur Mezières—Sedan. Les 2 escadrilles y participent. Il paraît que "ça chauffe dur, là bas".

A l'heure fixée, les 18 avions décollent et prennent leur formation de combat en se dirigeant vers le secteur. Nous montons jusqu'à 6000 mètres.

Un quart d'heure de vol et nous arrivons sur le secteur prescrit. "Ça chauffe dur," en effet. Mezières—Sedan et toutes les petites villes ou villages avoisinants sont en flammes. Ce sont les seuls indices, avec les nombreuses lueurs des coups de canon, que nous puissions voir de la bataille au sol. Du reste nous n'avons guère le temps d'observer ce qui se passe en bas. Le ciel est trop peuplé. Sur la droite, des pelotons ininterrompus de bombardiers Fritz rentrent en Allemagne. Il en passe sans arrêt. À 2000 mètres sous nous, des Stukas tournent en rond, piquent et remontent. Nous cherchons nos bombardiers, mais presque immédiatement une trentaine de ME 109 nous tombe dessus. Deux 109 me dépassent à droite, à 100 mètres à peine, un autre à gauche. Je ne les avais pas vu venir. Il ne m'ont pas vu non plus. C'est une chance. Ils prennent à partie les deux D. 520 qui sont devant moi un peu plus bas. À pleins gaz je fonce sur celui qui serre de près un 520 et commence à le tirer de loin pour le faire dégager. Les Balles traçantes passant devant lui le font en effet virer à gauche ce qui le rapproche de moi. Une deuxième rafale est mieux ajustée. Des ME 110 se mêlent à la bagarre. Poursuivant le 109 qui a du plomb dans l'aile et tombe désespérément, je me retrouve seul, ayant perdu de vue mes camarades. Je n'ai plus beaucoup de munitions et mets le cap au 240 pour rentrer au terrain. À mi chemin j'aperçois 6 gros points noirs en formation serrée et 3 points plus petits qui piquent et virent en montant. Ce sont 6 Heinkel aux prises avec 3 Hurricanes. Je vais dans leur direction et à ce moment les HE 111 virent vers moi. Ayant le soleil dans le dos et 500 mètres d'altitude. Je suis en bonne position d'attaque. Des points brillants sur un HE 111 montrent que la rafale a porté. Je veux renouveler l'attaque mais en appuyant sur la détente, . . . plus rien . . . les chargeurs sont vides, le Heinkel 111 touché a quitté la formation et perd rapidement de l'altitude et se pose désespérément dans un champ.

Il est temps de rentrer. Ne connaissant pas la région je ne sais pas trop où je suis. Je repère une ville assez importante. C'est Rethel. De là je rejoins le terrain. Il manque 6 pilotes. Le tableau est réconfortant 5 M. 110, 3 M. 109, et 1 H. 111 ont été sûrement abattus.

Des 6 pilotes manquants, 3 domineront des nouvelles dans la journée. Le S/Lieutenant



S. . . . , jeune pilote récemment affecté au groupe, s'est trouvé avec un avion dont le train s'est ouvert en pleine bagarre. Il a traversé tout la mêlée sans rien voir "comme un chef," et s'est perdu en rentrant. Il s'est posé sur un terrain voisin.

Le S/Lt. B. . . dont c'est aussi la première sortie, s'est mis à la poursuite d'un Dornier 17. S'étant mis en bonne position de tir, tout près, il le voyait "gros comme ça" dans le collimateur. Il n'avait plus qu'à tirer pour l'avoir, son DO 17; à cette distance, il était obligé d'y passer. Il appuie donc sur la détente: manque de chance, c'est son chargeur canon qui explose faisant sauter les capots moteurs, crevant les tuyauteries d'huile. Complètement avengé par l'huile et la fumée, il ne put faire autre chose que de se poser train rentré, "là," où il pouvait. Malheureusement, "là" il y avait une voie ferrée, ce qui lui fit faire la connaissance approfondie de son collimateur qu'il n'avait jamais vu de si près en école et déguster "un casse-croûte pare-brise" sur lequel il se cassa trois dents.

Le lieutenant S. . . s'est posé in extremis sur un terrain occupé par des anglais, avec sa pression d'huile à zéro.

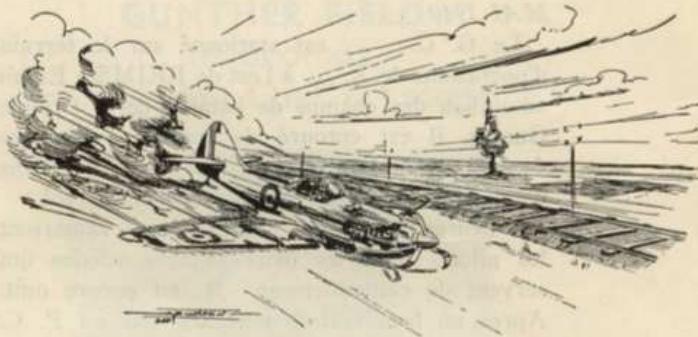
Le Capitaine C. . . , commandant la 2 a eu une explication serrée avec un Hurricane dont le squadron est basé à 10 kilomètres de nous. Les D. 520 étant nouveau sur le front, un Hurricane impétueux s'est approché sournoisement par derrière alors que le Capitaine C. . . s'apprêtait à atterrir et lui a lâché quelques rafales de ses 8 mitrailleuses, histoire sans doute de voir ses réactions. Avec sa commande de direction coupée, le D. 520 s'est posé mais un furieux cheval de bois tourné en pleine vitesse a mis fin à sa carrière d'avion de chasse, pour un certain temps tout au moins. Le pilote s'en est tiré avec le talon légèrement abîmé par une balle. Heureusement, le D. 520 est solidement blindé par l'arrière. Mais le Capitaine C. . . "mouffetait*" quand même le gerement."

Après un rapide déjeuner à l'auberge renommée de S. . . , retour au terrain.

A 2 heures même mission que ce matin, sur le même secteur.

Nous ne verrons pas les bombardiers qui auront été interceptés avant même leur passage sur les lignes. Mais les Messerschmidt seront là. Après un accrochage sans autre résultat que de disperser les patrouilles, un D. 520 attaque au retour un HE 111. Le bombardier tiré est touché. Son moteur gauche est en flammes mais le Dewoitine est lui aussi mal en point; après son attaque il part en vrille. Heureusement un parachute s'ouvre. Retour au terrain à 15 heures 20. Il manque le sous-Lieutenant P. descendu en parachute.

Un coup de téléphone dans la soirée nous apprendra malheureusement qu'il a été tué en arrivant au sol par des fantassins qui l'ont pris pour un parachutiste allemand et l'ont tiré à la mitrailleuse.



Ces 3 missions exécutées, le reste de la journée se passe en attente sur le terrain au cas où une attaque de celui ci se produirait.

On attend avec impatience l'heure du dîner et surtout l'heure de se coucher. Mais les journées sont longues et ce n'est qu'à 11 heures que l'on peut se coucher et s'endormir d'un sommeil réparateur interrompu à 4 heures du matin par le planton qui frappe à la porte et qui frappera ainsi tous les matins jusqu'au 20 juin:—"Mon lieutenant, le Capitaine vous demande, vous décollez dans trois quarts d'heure. . . ."

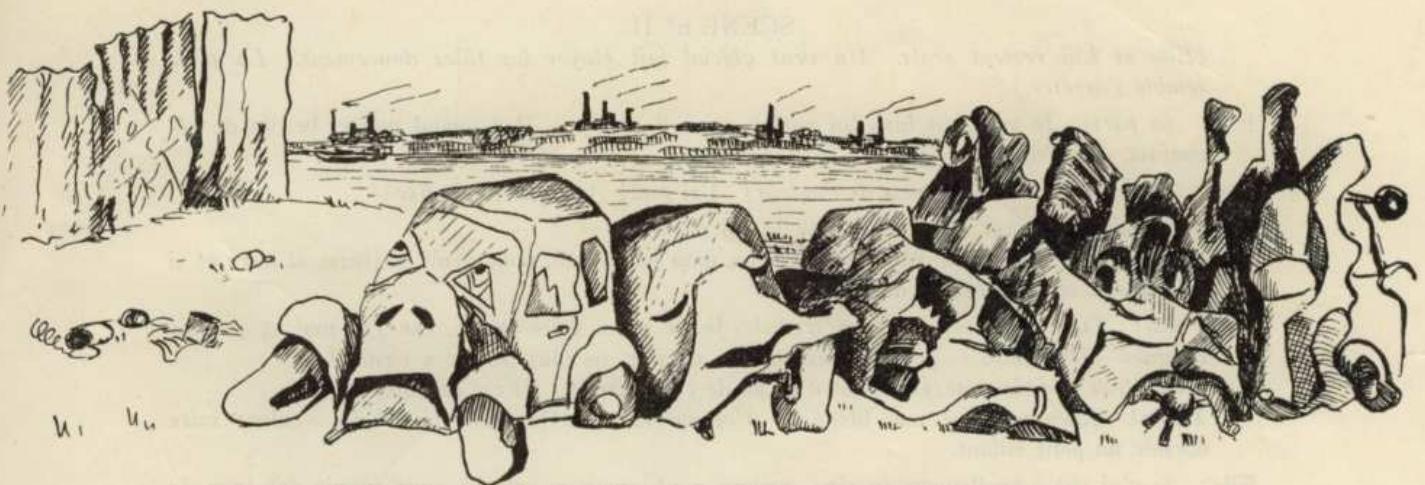
* Exprimer ouvertement son mécontentement.

Respectueusement Dedie au
Major Would et au Lieutenant
de Salaberry . . .

Suggestion . . .



Tu es que nous ne pouvons plus louer de voiture,
pourquoi n'aurions nous pas l'ânon du dimanche ?



Sur les Rives de la "Warrior River" (Ala.)

Par le Lieutenant J. Roux

PROLOGUE

AVERTISSEMENT DE L'AUTEUR

Les personnages, mis en scène dans cette pièce, sont rigoureusement authentiques. Cet acte n'est que le résumé de faits vécus. Chacun (je parle des élèves pilotes des 3, 4, 5 et 6 ième détachements) a pu suivre avec angoisse les étapes du calvaire douloureux de cette pauvre "Studebaker," victime de son attachement trop servile.

UNE NUIT DE NOËL

Pièce en l'acte

Elle: Conduite intérieure Studebaker Sedan modèle 1935.

Lui: Coupé Ford modèle 1942.

La scène: Cimetière de voitures. A gauche: De grandes tôles rouillées et de dimensions variables, sur lesquelles se découpe l'ombre étrange et fantastique de quelques voitures démantelées. Un gazon clairsemé; Des boîtes de conserves et quelques ressorts jonchent le sol. Dans le fond: Le Warrior River jaunâtre et majestueux. Elle est évidemment au premier plan. Il pleut. Pas de lune. De temps en temps, le paysage est éclairé par le phare de Van de Graaff Field. 3 heures de matin (25 décembre).

SCÈNE n° 1

Elle: Que j'ai froid! Mon nez est complètement gelé et personne pour me soigner. Personne, maintenant, pour monter mes glaces avec cet affreux courant d'air. Il est vrai que je ne dois plus être exigeante. Mon septième Noël, avec tous mes espoirs déçus!... (*Un soupir—Elle regarde les autres voitures, silencieusement.*) Les autres ont eu le temps de se résigner. Ils dorment. Ils savent ce qui les attend, mais moi? J'avais encore hier, une vie si trépidante. (*Elle sourit faiblement à son propre jeu de mots.*)

Je sais, Je ne dois pas me bercer de folles illusions; je suis trop laide et trop vieille. Après les fêtes, on viendra me tuer petit à petit. Toutes mes pauvres parures que j'ai pu encore conserver, me seront arrachées une à une, et, quand je serais bien nue et presque morte... Oh! Non! Je ne veux pas y penser! C'est trop affreux! (*Un silence*).

Qu'il fait froid! Ce que la solitude peut être néfaste! Oh! S'il ne m'avait pas mis en première, je pourrais tout doucement glisser dans cette eau lugubre où je me suis fait, tant de fois admirer. (*Elle a un air désespéré*) et mourir. Pourquoi donc a-t-il vu que mon frein à main ne marchait pas? Comme j'ai besoin d'un confident!; de quelqu'un à qui raconter mes malheurs. J'en avais des amis à qui décrire toutes mes vicissitudes de ces derniers mois à Van de Graaff Field, durant tout le jour. Oh! Ils se moquaient de moi, c'est vrai. Ils me traitaient de vieille radoteuse.

(*Un long soupir—Elle reste silencieuse. Un grand bruit à droite—Par l'ouverture, des ronronnements de moteurs, des jurons. Une voiture dépanneuse amène un coupé Ford modèle 1942, couleur bordeaux, l'avant pulvérisé.*)

Elle: (*a part*) Oh! Le pauvre petit! Comme il doit souffrir!

(*Lui, gémit doucement—Une mince fumée bleue, monte lentement de sa rangée de cylindres—Des hommes en combinaison graisseuse l'apportent au premier plan à côté d'elle. Les chaînes qui l'attachent à la voiture de dépannage sont définitivement déliées. Sortie des hommes.*)

SCENE n° II

(*Elle et Lui restent seuls. Un vent glacial fait ployer les tôles doucement. La pluie semble s'arrêter.*)

Elle: (*a part*) Je voudrais bien lui parler, mais il souffre. Il a quand même, besoin de réconfort. Je n'ose . . .

Lui: (*à part entre deux hoquets de douleur*) J'ai mal! Comme je souffre!

Elle: (*a part*) Il faut absolument que je lui parle.

(*s'adressant à lui*) Que vous est-il arrivé, mon jeune ami, pour venir si jeune, si beau et si bien élevé, en cet hospice de vieillards?

Lui: Oh! Tout cela est bien trop triste! Je ne peux vous parler, car j'ai mal et je suis fatigué. (*Un temps.*) Je voudrais dormir, dormir, ne plus penser à rien.

(*Il a élevé la voix désespérément à la fin de cette phrase. Il est excédé.*)

Tenez! Racontez moi une histoire. Comme font les hommes quand ils veulent faire dormir un petit enfant.

Elle: Je n'ai pas actuellement en tête, quelque conte, mais si cela ne vous ennuie pas trop, je peux vous parler de ma propre histoire ou, tout au moins, celle de ces derniers mois; la longue suite de mes malheurs.

Lui: Cela n'a aucune importance au point où j'en suis! (*Avec l'insolence propre aux enfants gâtés.*) Racontez moi n'importe quoi.

Elle: Bon. C'est au début du mois de Septembre que ça a commencé. Je n'étais plus très belle, c'est vrai, mais beaucoup d'espoirs m'étaient encore permis. J'appartenais au "Sheriff" du terrain d'aviation de Van de Graaff Field. Je pressentais qu'il voulait se débarasser de moi, car, depuis quelque temps il fumait une mince cigarette à la place de l'habituel cigare de qualité, qui ornait sa bonne figure rougeaudé.

J'oubliais de vous dire que depuis deux mois se promenaient au terrain, des hommes étranges, au langage bizarre. Ils riaient et s'amusaient tout le jour. Ils portaient des coiffures éclatantes de blancheur. Un jour, donc, un de ces hommes moins bizarre que les autres, car je comprenais tout ce qu'il disait, me prit en charge. Vous n'excuserez de cette formule idiomatique. Il avait toujours un long fume-cigarettes et de très belles manières. Ce devait être un gentilhomme. Je compris par le regard qu'il jeta sur ma pauvre personne que je ne l'enthousiasmais guère mais il avait besoin de moi. Ce furent mes derniers jours de bonheur calme et paisible. J'étais très fière de lui obéir. J'appris plus tard que son père était duc. (*L'effet escompté par le dernier mot, ne provoque aucune réaction de la part de son interlocuteur. Elle reprend, un peu vexée, quand même.*)

Il avait des façons si douces que j'exécutais tout ce qu'il me demandait sauf en ce qui concernait ma deuxième vitesse, infirmité de jeunesse, qui sautait à tout instant. Cela avait don de l'exaspérer. J'aurais tellement voulu lui donner toute satisfaction! Quelquefois, je revenais de l'Université avec beaucoup d'agent. C'était, je crois, la solde pour tous ces hommes étranges. Je revenais, toute orgueilleuse de ces missions délicates. Mais de savais bien que cela ne pouvait durer très longtemps. J'entendais souvent parler de dollars, de réparations, d'un certain M. Morgenthau. Evidemment je n'étais pas digne d'un homme dont le père était duc. (*un long soupir*) Et un beau jour, il me troqua, traitreusement contre une Dodge 1941, bleue comme le ciel. J'étais tellement en colère contre elle que je ne lui ai jamais parlé à cette espèce de vaniteuse qui venait exprès se pavanner à côté de moi. (*Elle s'arrête un instant sous le coup de la colère. Elle reprend.*) Ah! Mes nouveaux maîtres! Que j'aurai de choses à dire sur eux mais j'ai bien peur de vous importuner. Souffrez vous toujours autant?

Lui: Ça ne fait rien. Continuez. Cela me fait du bien de vous écouter. Je sens que je vais m'endormir.

(*Il parle toujours sur un ton impertinent et irrévérencieux.*)

Elle: Tout d'abord, mes nouveaux maîtres étaient trois, de ces gens dont je vous ai parlé tout à l'heure qui apprenaient à conduire ces espèces d'écervelés qui marchent dans le ciel. Ils parlaient fort, dans une langue incompréhensible, se bousculaient, riaient. Au début, je n'eus qu'à m'en louer, surtout de l'un d'entr'eux: un grand brun aux traits réguliers, avec beaucoup d'allure. Certains matins, il ressemblait à un mongol. J'ai su plus tard, qu'il avait ce visage quand il avait bu la veille . . . vous savez ce qu'on met dans nos radiateurs l'hiver pour nous empêcher d'avoir froid. Quant au deuxième, rien que d'y penser, des frissons de vengeance me prennent. Comme je regrette de ne pas l'avoir basculé dans un fossé.

Lui: Comme vous êtes méchante!

Elle: Je ne suis pas méchante mais si vous saviez comme il m'a fait souffrir!

Lui: (*De plus en plus intéressé.*) Vous ont il soignée au moins?

A SUIVRE . . .

Willkie, LE MONDE EST UN	\$1.75
P. Mendès-France, LIBERTE, LIBERTE CHERIE 550 pages	2.50
Ph. Barrès, SAUVONS NOS PRISONNIERS	1.00
Mad. d'Angreville, LADY FLORENCE, un roman d'amour	1.50
Maurice Dekobra, LA MADONE DES SLEEPINGS A HOLLYWOOD	1.50
André Maurois, CINQ VISAGES DE L'AMOUR	1.50
LES LIVRES DON'T ON PARLE...	
MON FILS FRANKLIN Raconté par Mrs. James Roosevelt, illustré	\$1.50
★	
POUR VOS AMIS AMERICAINS OFFREZ NOS LIVRES EN LANGUE ANGLAISE: André Maurois, SEVEN FACES OF LOVE couverture de Verles, relié	2.75
★	
Jacques Stern, THE FRENCH COLONIES relié	3.00
★	
Et le fameux livre d'enfants, illustré en couleurs: Mina Lewiton, THE MARCH KING relié	1.50

EDITIONS DIDIER

660 Madison Avenue
New York, N. Y.
Tel. REgent 7-1400

F. Mail en Afrique du Nord.

F. Mail doit avant tout rester un trait d'union solide entre les différents membres des C.F.P.N.A.: ceux qui restent et ceux qui repartent. Bientôt F. Mail aura des correspondants en Algérie, en Tunisie, au Maroc.

Les premiers arrivés en escadrille sur les divers fronts se feront un devoir d'envoyer des nouvelles . . . dans la mesure permise par le secret militaire. Comme un grand Journal F. Mail aura lui aussi ses "envoyés spéciaux" qui seront avant tout de vieux copains.

*Pour Commencer: Ecrivez: "F. MAIL".
aux bons soins
de Monsieur Le Commandant du
C.R.E.P.N.
Casablanca, Maroc*

**BROOKS
UNIFORM CO.**

UNIFORMES FRANCAIS
EQUIPEMENTS
ET BRODERIES
et tous genres,

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

Forced Landing au Basic
Dessin Piquemal



Le Moniteur: "Et Bien, il vient, cet atterrissage forcé?"

L'Eleve, après avoir mouillé son doigt: "Just, one minut, please! . . .



Pin-up picture for the man who "can't afford" to buy an extra War Bond!

YOU'VE HEARD PEOPLE SAY: "I can't afford to buy an extra War Bond." Perhaps you've said it yourself . . . without realizing what a ridiculous thing it is to say to men who are dying.

Yet it is ridiculous, when you think about it. Because today, with national income at an all-time record high . . . with people making more money than ever before . . . with less and less of things to spend money for . . . practically every one of us has extra dollars in his pocket.

The very least that you can do is to buy an

extra \$100 War Bond . . . above and beyond the Bonds you are now buying or had planned to buy. In fact, if you take stock of your resources, you will probably find that you can buy an extra \$200 . . . or \$300 . . . or even \$500 worth of War Bonds.

Sounds like more than you "can afford?" Well, young soldiers can't afford to die, either . . . yet they do it when called upon. So is it too much to ask of us that we invest more of our money in War Bonds . . . the best investment in the world today? Is that too much to ask?

Let's all BACK THE ATTACK

OFFERT PAR UN AMI DE F.MAIL



F.Mail A Ete Imprime Chez
MT. VERNON PRINT SHOP
Washington, D. C.