



No. 6
AVRIL 1944

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

25 Cts.

MAIL

ROGER & GALLET

500 FIFTH AVENUE

NEW YORK



**TEMPS DE
PAIX . . . A**
En Couverture
**TEMPS
DE
GUERRE**



F

MAIL

No. VI 1944 Avril

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

SIX MOIS

IL A SIX MOIS . . . "F.MAIL"



REMISE DES AILES

Le Général de brigade aérienne Charles LUGUET adjoint au Chef de la Mission Militaire aux Etats-Unis et commandant les éléments de l'Air aux Etats-Unis, accompagné du Lieutenant Faugeras a visité les bases de Gunter-Field, Craig Field et Turner Field.

Il a rendu visite à Monsieur le Général T. J. Hanley, Jr., commandant les forces aériennes d'entraînement de la Région Sud Est à Maxwell Field sous le commandement duquel se trouvent les écoles de pilotage françaises.

Nous rendrons compte plus longuement de ce voyage dans notre prochain N°.

Le Général Luguët s'est adressé en ces termes aux élèves français lors de la remise des ailes.

"Je tiens avant tout à remercier au nom de l'Armée de l'Air Française le Général Hanley et les officiers du South Eastern Training Command qui l'entourent pour l'aide apportée par les Etats-Unis à l'entraînement de nos équipages. Mon Général vous pouvez

Le Commandant De Ponton D'Amecourt



Commandant les C.F.P.N.A. et M. B. récemment promu Lieutenant-Colonel (a ses cotés, le Capitaine Bittenbender, Liaison Branch, W. D.)



D'UN, QUI NE S'EST PAS BATTU

La grande revue aeronautique "FLYING" a publié récemment un article "L'Aviation Française n'a jamais combattu." L'Auteur de l'article est français. Or, F.MAIL estime inopportune toute polémique entre français sur la terre américaine.

Comme soldat, nous avons ressenti l'injure. Les fautes contre l'honneur restent affaires privées. C'est en privé qu'elles se reglent.

En fait l'article en question témoigne d'une totale ignorance des problèmes élémentaires de l'aviation.

F.MAIL a la joie d'annoncer à ses lecteurs que la revue "FLYING" publiera incessamment un article "L'Aviation Française s'est battue et voici comment . . ."

Nous y reviendrons

F.MAIL

Comment s'abonner à "F.MAIL" ?

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

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

être sur de la profonde reconnaissance française.

Maintenant je vais vous remettre ces ailes qui faisant de vous des pilotes récompensent votre travail et couronnent vos désirs.

Ce sont des ailes américaines, gagnées dans une école américains avant d'aller au combat sur des avions américains.

Il y a 27 ans, nos amis et alliés américains venus en France se battre à nos côtés recevaient dans des écoles françaises des ailes françaises avant de piloter des avions français.

Rejoignons nous avec confiance aujourd'hui de cette étroite coopération à travers le temps elle témoigne que sous les ailes françaises ou américaines ou alliés épinglées aux tuniques ce sont les mêmes cœurs qui battent avec le même idéal, le même espoir, la même volonté tendues vers la même victoire.

C'est pourquoi je fais ici pour tous un seul et même vœu.

"Gloire et chance aux ailes américaines françaises et alliées."

Après le conte délicieux de Mrs. DUN-LAP, voici une étude psychologique d'un autre grand auteur américain Mrs. Stone (Ethel Vance).

Mrs. Stone—elle aussi—a longtemps vécu en France. Femme de l'attaché naval de l'Ambassade des Etats Unis, son salon de la Place du Palais-Bourbon voyait régulièrement défiler nos meilleurs artistes et nos écrivains les plus

réputés. Non seulement au courant de notre littérature nationale, elle s'est penchée sur nos lettres régionales. Les meilleurs de son cœur est allé vers nos auteurs du Moyen Age, nos troubadours, nos fabliaux, nos "Cours d'Amour," les chantes des Grandes Croisades.

Une séjour en Chine avec son mari voit le commencement de sa carrière d'écrivain, avec oeuvres "The Bitter Tea of Général YEN" et "The Cold Journey" qui consacrent son talent.

La guerre mondiale inspire à Mrs. Stone "ESCAPE." Ce livre connaît un succès considérable et arrive au rang envié de "Best Sellers."

Plus récemment, sous le titre "Escape" Mrs. Stone publie un composition où elle dévoile au public américain les méfaits de l'Allemagne et de sa police politique.

Aujourd'hui elle donne à "F.Mail" un de ses souvenirs les plus touchants sur la France.

Une amie de la France vous parle.

UNE RECRUE . . .

COMMANDANT DUMESNIL INSPECTEUR DES FORCES FEMININES DE L'ARMEE DE L'AIR ET JOSEPHINE BAKER RECEMMENT ENGAGEE DANS "LES FILLES DE L'AIR"



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

— MAISON FRANCAISE —

Emile

1221 Connecticut Ave.
District 3616

Emile Jr

528 12th Street N. W.
NAtional 2028

Branches:

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

Every human being, especially if he be of the western world, should come sooner or later to France. Indeed, if he is a civilized being he *must* come to it, in the spirit if not in the flesh.

I was young when I first saw France. I was sent there to be put in the *Sacré Coeur*, but in that year the separation of church and state occurred and the convents were closed. That charming Monsieur Combes! I at least felt nothing but gratitude to him, for thanks to him, I lived in an hotel with my aunt and was put in charge of a French governess. She was named Madame Bonabel. Every morning at nine she appeared wearing a black suit with trailing skirt and full sleeves and a white starched waist. Her rosy face with slightly slanting black eyes, her stiff black pompadour and her smile, made her look like a Chinoiserie figurine. Also one tiny wisp of loosened hair gave her a look of hurry. And indeed she did always arrive slightly out of breath. Before she could come to me she had to care for her bed-ridden mother and her two small children, to make them comfortable for the day in a tiny flat. When she left me she took the long bus ride back to Clichy to care for them again. Though I was young, and therefore callous, I realized vaguely that each day she overcame difficulties so grievous as to be nearly insuperable. That did not mean she was in any way saddening. On the contrary she was as gay as she was courageous and her pleasure in life seemed to be freshened and renewed in her daily as though it were a clear spring of water.

She taught me French, geography, history and mathematics. She was a little weak in geography and that always amused me. I used to feel very widely travelled and adventurous when she tried to pronounce names of places where I had been and which she would never see. The French, I teased her, never know anything but France. She replied good humoredly that no doubt she would have to be content with her little corner of the world. After lessons we read aloud. We began with "Mon Oncle Et Mon Curé" but when she saw that I was fairly precocious we read "Colombo" and "Atala" and parts of "Les Misérables," and the poetry of de Musset and Sully Prudhomme. From her conversation I felt that she might have liked us to read many other things but my aunt would not hear of it. My aunt had a great distrust of French literature, especially of what she called "The French novel." She could not bring herself to feel confidence in a literature published with paper backs.

In the afternoons we took long walks. My aunt approved of museums and churches, though she did not like me to spend too much time before a picture of Jupiter and Antiope, or a statue of Achilles. She felt that the English had been more successful in reducing the classic world to respectability than the

French. One diversion we were allowed was a series of conferences on the current drama. These were given by an elderly gentleman, a friend of Madame Bonabel's named Monsieur Charles Fustier. They took place in the rather raffish little Theatre des Capucines, and that was as near as I came to the French theatre (except for a matinee or two at the Comédie Française). The great success that year was a piece of Monsieur Henry Bernstein. Of course I was not allowed to see that. We went once or twice to the opera. This was when a friend gave us a box. By a curious coincidence the opera always turned out to be Faust. My aunt did not object to Faust. I don't know if this was from reasons of economy or because she really did not know why Marguerite, that nice little German girl, ended up on the straw.

On the whole my aunt felt I was safe with Madame Bonabel. She approved of the extreme gravity of all the problems

MADAME BONABEL

facing her; the poverty, the small children, the sick mother, and she always added, "Besides she has the real French taste." The French taste was something my aunt allowed "No one can make such elegant clothes," she would say, "and then the sauces . . . !" She admitted also that Madame taught me a great deal. Madame was not a blue stocking but she was learned. Her father and husband had both been professors, and I am certain they must have been delightful men, for she moved always in a natural cli-

Grace Zaring Stone "Ethel Vance"

mate of cultivation. In her world ideas grew, not like hot house orchids produced at great effort and expense, but like hardy garden flowers. Her conversation, which was never pedantic, instructed me without my being aware of it. It was when I was older and was lucky enough to be with her again, that I realized more fully how much I had learned from her. I also realized then that she had a great deal more than taste. She had, in a modest way, style. Taste is a matter of selection, but style is constant, active and creative.

I did not know at this time what I owed to her. I took her as an inevitable part of all I loved, not realizing that it was through her that I knew it and loved it. I was enthusiastic but ruthless. Every afternoon we stopped at some little patisserie for a tart and as we sat down at the iron topped table I would see her eyelids droop and she gave

a little sigh of relief. I surmised therefore that she was tired and would have liked perhaps to go back to the hotel, or at least to sit in silence for a bit. But I could not bear to sit in silence. Neither could I bear to leave the entrancing streets. I made every excuse to delay our return, even stopping to buy postcards. I had a mania for postcards and bought them of every conceivable view, even of the Buttes Chaumont and the Morgue and pasted them all in albums. As we walked home her black skirt would often trail dejectedly and the wisp of hair would drift down from under her sailor hat. But never once was she cross, or ill-humored.

June came very suddenly and it was time to return to America. It was then, quite at the last moment, I discovered that of all I had loved in France I had loved Madame Bonabel the best. Standing in the railroad station a spasm of anguish overcame me. I could not speak to her but could only stand very stiff and quiet. My aunt thought I was behaving badly and talked a good deal and was very gracious to cover it up. That made it even more impossible for me to speak. It was only as the train pulled out of the station that, seeing her there in her worn black suit, one wisp of hair showing under her sailor hat, I burst into tears. I leaned from the window of the train and cried almost incoherently, "Please be here. Please be here always." I meant that I would come back and that nothing must be changed. When I came back I must be sure to find her. She understood, as she always understood everything, and smiled and waved her handkerchief. That was when I knew that what I loved was indestructible.

Of all those creatures who, sooner or later, must come to France, I was only one. But like them I found, without knowing it, a precious fragment of what all the western world seeks—the completest expression of human living. Sometimes they find it in a conception of man's relation to his fellow men, sometimes they only find it in the sauce. But whatever the form, it is fruitful, noble and modest. The French do not strain after perfection or splendour or too much happiness. The French do not, as the Orientals do, seek always an absolute good. The heresies of the absolute light and the absolute darkness lead only to death, as the Albigensians (those Manicheans out of the East), once taught them. The French are the perpetual opponents of nihilism. They are the embellishers, defenders and lovers of human life. This does not mean that they themselves are always lovable, as Madame Bonabel was lovable. They can be as tart as lemons and as cruel as medicine. But it does not matter, for even when we dislike them, we are still obliged to love them. They are not always lovable because they are aware of their intense and, at times, bitter obligation. Their obligation is to be immortal. This is not an easy thing.

TECHNIQUE FRANÇAISE

En Juillet 1940 après l'occupation allemande de Paris et d'une partie de la France, un grand nombre d'ingénieurs de l'aéronautique se rendirent en Zone libre. La production de tous les avions fut arrêtée. Néanmoins, toutes les Sociétés Nationales d'Aéronautique conservèrent leurs ingénieurs et certains de leurs meilleurs contremaîtres et ouvriers.

Afin d'occuper ces hommes, elles firent démarrer toutes sortes d'études, de recherches et de travaux théoriques ou expérimentaux. Certains d'entre eux seront d'un grand intérêt quand la France sera libérée.

Ayant été parmi ces ingénieurs, l'auteur donnera une vue générale de ces études et du développement des travaux de recherches. Toutefois son intention n'est pas de peindre le visage entier de l'industrie Aéronautique en France après l'Armistice de Juin 1940, mais seulement certains aspects techniques de l'une des Sociétés Nationales de Constructions Aéronautiques laquelle pense-t-il est suffisamment caractéristique de cette époque.

La Construction d'avions civils fut seule permise par la Commission d'Armistice. Trois nouveaux types d'avions et un planeur furent étudiés par une de ces Sociétés.

- a) Postal: 500 Kilos de poste avec Bi-moteurs 2000 Kilos
Postal: 500 Kilos de poste avec Bi-moteurs 5000 Kilos
- b) Cargo: Quadri-moteurs: Dix Tonnes
- c) Transatlantique: Quadri-moteurs 12 tonnes avec compresseurs à 2 étages et cabine étanche
- d) Planeur: entièrement métallique avec une structure très légère. Sans entrer dans les détails, nous donnons l'orientation générale des recherches et quelques détails de construction.

I. AERODYNAMIQUE

Un grand nombre d'études furent entreprises afin de réduire la traînée et seule leur publication montrera leur importance particulière.

Résistance de frottement

Une attention particulière fut consacrée à la résistance de frottement absorbant plus de 50 % de la traînée totale. Afin d'établir un écoulement laminaire sur toute la longueur de l'aile, la répartition des pressions fut étudiée par des méthodes graphiques et expérimentales

LA TECHNIQUE DE L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE FRANÇAISE EN 1941-1942

(Rapport présenté au 12ième MEETING Annuel de "Institute of Aeronautical Sciences" le 11 Janvier dernier)

Par M. ALEX GORFIN

Alex Gorfin, auteur de nombreuses publications techniques, Lauréat du Prix International de Mécanique J. BOULVIN 1930 (Mémoire sur les Vibrations des Moteurs), Ingénieur-GNOME & RHONE, Ingénieur Chef de Groupe Installations Moteurs à la SOCIÉTÉ NATIONALE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES (SNCASO) — (MARCEL BLOCH) 1932-1941.

dans des laboratoires aérodynamiques. Une attention spéciale fut consacrée au fini du 1/3 avant de l'aile et du fuselage (rivets à tête noyée et espacés, toles plus épaisses, meilleur polissage etc....) Réduction de la surface des ailes

Pour la même raison la surface des ailes fut réduite.

Décollage et Atterrissage

Afin d'obtenir un décollage correct avec une surface d'aile réduite, une plus grande traction est nécessaire pendant le décollage.

La réduction des résistances parasites (train d'atterrissage) fut étudiée.

C²X

La diminution de — fut ainsi obtenue par le tracé d'un volet approprié.

C³Z

Différents dispositifs aérodynamiques furent étudiés afin de réduire la longueur due au décollage. Ces volets et ailerons furent étendus à toute la longueur de l'aile.

II. DETAILS DE CONSTRUCTIONS

Fuselage et Fuseaux Moteurs

Afin de réduire la résistance à l'avancement non seulement la forme fut étudiée mais aussi la position par rapport aux ailes. Une étude de Malavard fut particulièrement utilisée pour fixer la meilleure position angulaire des fuseaux-moteurs. Une forme évoluée du fuselage, des ailes et du fuseau-moteur fut aussi étudiée

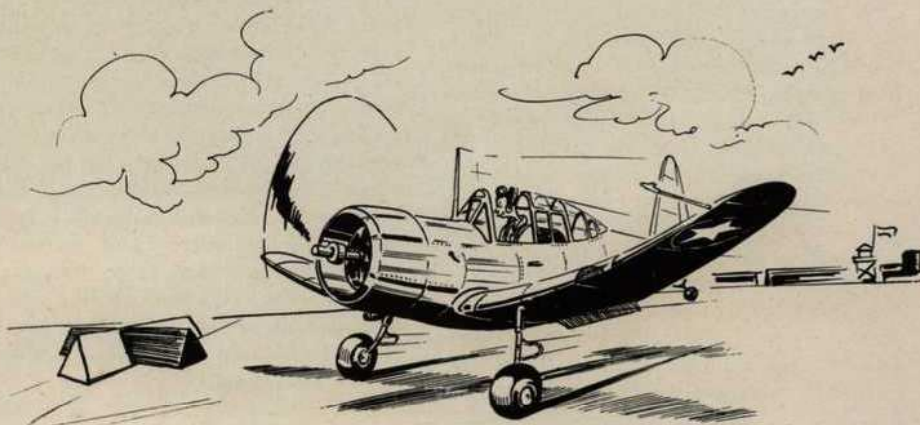
Ailes

La forme bitrapézoïdale, au lieu de la forme elliptique fut conservée pour ses facilités d'exécution.

Empennages horizontaux et verticaux

La dessin et la proportion standards furent maintenus. Aucun réglage en vol ne fut envisagé pour le plan fixe horizontal, mais une compensation aérodynamique des efforts par "Flettner" avec commande manuelle et automatique et également une compensation dynamique et statique du gouvernail de profondeur.

L'empennage vertical (double dérive) fut conservé pour ses avantages de meilleure stabilité pendant le décollage aussi bien que pour rendre le vol plus facile avec un seul moteur. Une compensation aérodynamique pour réduire les efforts transmis au pilote fut aussi obtenue par des "flettners" disposés sur le gouvernail de direction avec commandes manuelles et automatiques. Le gouvernail de direction fut aussi dynamiquement et statiquement compensé.



C'est curieux. Ils ne peuvent pas mettre le T dans la direction qu'il a choisie pour décoller!

III. AVION A TUYERE

Ces avions de grande actualité (Bell Aircraft-General Electric avion officiellement développé récemment) étaient aussi étudiés en France. Leducq (Avions Breguet) construisait un avion de chasse en 1939.

Nous allons donner ici, comme illustration, quelques détails d'après une

étude faite en 1941 par A. Brunet pour les possibilités d'un avion à tuyère. Il compare deux avions ayant la même consommation d'essence.

Nous notons par les caractéristiques choisis que l'avion à tuyère même à 350 m/h (560 Km/h) est supérieur à l'avion normal à hélice moteur.

	Avion a hélice moteur	Avion a Tuyère
Envergure	33 pieds (10 m)	28 pieds (8 m 56)
Surface Totale	162 sq. ft. (15 m ²)	119 sq. ft. (11 m ²)
Poids Total	6600 lbs. (3000 Kgs)	4600 lbs. (2200 Kgs)
Poids Utile	1100 lbs. (500 Kgs)	1100 lbs. (500 Kgs)
Combustible	1100 lbs. (500 Kgs)	1100 lbs. (500 Kgs)
Puissance	1300 CV	
P	40 lbs/pieds car.	40 lbs/pieds car.
S	(200 Kg/m ²)	(200 Kg/m ²)
CX en Vol Horizontal	2	1.75
Vitesse Maximum au Sol	350 Km/h	350 m/h
Rendement Global	16.65 %	10.55 %
Plafond Théorique	37,000 feet (11,300 m.)	38,400 feet (11,700 m.)
Vitesse au Plafond	243 m/h (390 Km/h)	294 m/h (470 Km/h)
Rayon d'Action au Plafond	1,090 miles (1,750 Km)	1,200 miles (1,920 Km)

V. Cabine Etanche—Vol Stratospherique

Pour l'avion transatlantique des études de cabines étanches furent entreprises pour faciliter la construction. Un cylindre de 1 m 50 de diamètre fut construit afin d'essayer les différentes sortes de joints étanches, commandes, fenêtres, portes, etc. . . L'air conditionné de cette cabine fut aussi étudié.

V. Travaux de developpement de la construction

Afin de simplifier la construction de la partie arriere du fuselage, c'est-à-dire l'assemblage des empennages horizontaux et verticaux, aussi bien que leurs

commandes, la roue de queue et le tube manoeuvre au sol, une étude fut entreprise pour construire cette partie du fuselage en deux pieces de magnésium coulé ayant sensiblement le même poids, la même résistance et la même forme que celles ordinairement employées.

Différents modèles d'équipement simplifiant la manipulation au sol furent étudiés, exécutés et perfectionnés.

Un grand nombre d'essais statiques et dynamiques d'analyses d'efforts, de résistance de matériaux et d'expériences de vibrations furent aussi systématiquement développés par le Service des Calculs et d'Essais.

(A Suivre)

Viennent de Paraitre Aux "Emf"

Robert GOFFIN	
Passeports pour l'Au-Dela	\$2.00
André LABARTHE	
Retour au Feu	2.00
Jean MALAQUAIS	
Coups de Barre (Récits)	1.50
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
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
Pierre COT	
Proces de la Republique (2 vol)	4.00
Eve CURIE	
Voyage parmi les Guerriers	4.00
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

DONNEZ

F.MAIL A VOS AMIS



NORMANDIE

ORDRE GENERAL NO. 26
Le Général d'Armée GIRAUD, Com-
mandant en Chef, Cite:

à l'Ordre de l'Armée Aérienne

Commandant POUADE Pierre

Commandant le Groupe "Normandie"

A pris le commandement du Groupe "Normandie" sur le front des Armées de l'U. R. S. S. le 18 Juillet 1943. S'est révélé aussitôt comme un chef d'aviation de tout premier ordre; merveilleux entraîneur d'hommes, brillant pilote et combattant intrépide

A conduit son groupe au combat dans les grandes opérations aériennes qui ont appuyé des puissants offensives de l'Armée Rouge dans les secteurs d'Orel, Ielnia, Smolensk et Orcha.

A abattu personnellement cinq avions ennemis au cours de ces combats qui ont valu à son groupes deux citations francaises à l'Ordre de l'Armée Aérienne, et deux citations à l'ordre de l'Armée Rouge.

A été chef digne du Groupe d'élite qu'il commandait et qu'il a formé à son image.

Mérite d'être cité en exemple à tous les Aviateurs Français pour avoir si brillamment contribué à maintenir le prestige Français à le renom de l'Aviation Française dans le monde en Guerre, en personnifiant la volonté de combattre de la France.

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec Palme

Signé: GIRAUD

Commandant POUYADE Pierre Com-
mandant de Groupe "Normandie"

A remporté ses 4^e et 5^e victoires officielles en abattant avec sa patrouille un Henschel 126 le 4 Octobre et un Folcke-Wulf 190 le 13 Octobre 1943.

Sous-Lieutenant MATHIS Jacques
du Groupe "Normandie"

Equipier d'une valeur consommée. A remporté sa 4eme Victoire officielle le 31 Aout 1943 en abattant avec son chef de patrouille un Junker 87 au cours de l'Offensive Russe sur Ielnia.

Lieutenant MOURIER Yves
du Groupe "Normandie"

Le 13 Octobre 1943 dans la Région de Borki (Russie Blanche) au cours d'un engagement violent contre de nombreux chasseurs ennemis a abattu un Folcke-Wulf 190 en collaboration avec son Chef de Patrouille.

Sous-Lieutenant RUSSO Joseph
du Groupe "Normandie"

Le 15 Octobre a endommagé un Junker 88 après avoir le 13 Octobre abattu officiellement avec son patrouilleur un Folcke-Wulf 190 et remporté ainsi sa 90 victoire officielle.

EN U. R. S. S.

Ces citations comportent l'attribution de la Croix de Guerre avec Etoile de Vermeil

A l'Ordre de l'Escadre Aérienne
Capitaine AGAVELLANE, Officier
Ingénieur du Régiment "Normandie"

A rendu des services exceptionnels au Régiment "Normandie" engagé dans la victorieuse campagne d'été de 1943.

Grace à sa compétence technique, son travail, son commandement et à la façon remarquable dont il a su entretenir le matériel volant.

ORDRE 0146 "D"

Le Général d'Armée GIRAUD, Com-
mandant en Chef,

Vu les quatre citations à l'Ordre de le Armée accordées au rGroupe de Chasse "NORMANDIE" depuis la 8 Novembre 1942,

DECIDE

que cette Unité aura droit, à partir de ce jour, au port de la fourragère aux Couleurs de la Médaille Militaire.

Le Général d'Armée GIRAUD

Commandant en Chef

Signé: GIRAUD

Sous-Lieutenant BARBIER Léo du
Groupe "Normandie"

Equipier de tout premier ordre qui

s'est toujours dépensé sans compter. Passionné du vol, adroit, combattif, plein d'entrain a toujours mené une lutte sans répit au cours des opérations du Groupe "Normandie" sur le Front Russe ou il a participé aux opérations offensives d'Orel, d'Ielnia, de Smolensk et d'Orchat. Tatalise 3 victoires officielles et 1 victoire probable. Attaqué par surprise par de nombreux chasseurs ennemis a trouvé une mort glorieuse en combat aérien le 15 Octobre 1943 dans la Région 40 Km. de Smolensk.

Lieutenant KOUINE, Officier de
Liaison du Régiment "Normandie"

A rendu des services exceptionnels au Régiment "Normandie" engagé dans la victorieuse campagne d'été de 1943.

En toutes circonstances, a compris et rempli parfaitement son role d'Officier de Liaison.

Lieutenant DANILEKO, Officier Méca-
nicien au Régiment "Normandie"

A rendu des services exceptionnels au Régiment "Normandie" engagé dans la victorieuse campagne d'été de 1943.

En toutes circonstances, a compris et rempli parfaitement son role d'Officier Mécanicien.

Lieutenant SCHILLING, Officier Méca-
nicien au Régiment "Normandie"

A rendu des services exceptionnels au Régiment "Normandie" engagé dans la victorieuse campagn d'Eté de 1943.

En toutes circonstances, a compris et rempli parfaitement son role d'Officier Mécanicien.

1 Victoire Tous Les 3 Jours Pendant 1 Année



Lieutenant-Médecin **LEBIEDINSKY**,
du Groupe "Normandie"

Affecté au Groupe "Normandie" depuis sa création a parfaitement rempli son devoir professionnel dans les conditions parfois très dures de la Campagne du Groupe "Normandie" sur le Front Russe. A rendu les plus grands services comme Interprète. A effectué volontairement plusieurs missions dangereuses dans une région infestée de chasse ennemie, étant transporté dans la coffre arrière d'un avion de chasse protégé par les autres pilotes du Groupe pour être déposé à proximité des lignes où il servait à la fois de Médecin, d'Interprète et de Speaker à la voiture radio du Groupe.

Sous-Lieutenant **SCHICK Michel**,
du Groupe "Normandie"

Affecté au Groupe "Normandie" depuis sa création a parfaitement compris et rempli son rôle d'Interprète. Détaché aux premières lignes au moment de l'offensive d'Iel'nia, a rempli son rôle d'Officier de Liaison à la voiture radio avec la plus grande compréhension, permettant aux pilotes d'effectuer leurs missions avec le meilleur rendement possible. A appris à piloter sur l'avion estafette de l'unité et a effectué ainsi plus de 120 heures de vol à proximité du front, effectuant plus de 100 missions de liaison.

Lieutenant **ALBERT Marcel** du Groupe
"Normandie"

A obtenu ses 12° et 13° victoires officielles en abattant avec son patrouilleur un Heuschel 126 le 4 Octobre et un Folcke-Wulf 190 le 12 Octobre 1943.

Lieutenant **ALBERT Marcel** du Groupe
"Normandie"

Excellent commandant d'escadrille—Chef de patrouille de toute première force et d'une habileté manœuvrière parfaite dont l'acuité visuelle exceptionnelle a sauvé maintes fois ses équipiers d'une surprise par l'adversaire. Le 13

Capitaine **BEGUIN Didier** du Groupe
"Normandie"

Avec son patrouilleur a abattu un Junker 87 le 31 Aout et un Folcke-Wulf 190 le 7 Octobre 1943 remportant ainsi ses 7° et 8° victoires officielles.

Lieutenant **LEFEVRE Marcel** du
Group "Normandie"

Le 15 Octobre 1943 au cours de l'offensive russe sur Orchat a probablement abattu avec son patrouilleur un Junker 88 et a officiellement abattu en collaboration un Junker 88 et un Folcke-Wulf 190 portant ainsi à 12 le nombre de ses victoires.

Lieutenant **MOURIER Yves** du Groupe
"Normandie"

Excellent chasseur qui, reprenant la lutte après 3 ans d'inactivité aérienne, a prouvé sa valeur en abattant seul un Folcke-Wulf 190 le 15 Octobre 1943 au cours d'un de ses premiers engagements sur le Front Russe.

Lieutenant **DENIS Roger** du Groupe
"Normandie"

Jeune chasseur hardi, habile et réfléchi, doté d'un moral inébranlable qui dès ses premiers engagements sur le Front Russe a su prouver sa valeur et sa combativité. A remporté sa 2° victoire officielle le 4 Octobre 1943 après

avoir participé avec le Groupe "Normandie" aux opérations offensives sur Iel'nia, Smolensk et Orchat. Attaqué par surprise par de nombreux chasseurs ennemis a trouvé un *mort glorieuse* en combat aérien le 13 Octobre 1943 dans la région de Gorki (Russie Blanche).

Lieutenant **ALBERT Marcel** du Groupe
"Normandie"

Le 15 Octobre 1943 au cours d'une même mission a abattu officiellement avec son patrouilleur deux Folcke-Wulf 190 remportant ainsi ses 15° et 16° victoires.

Aspirant **FOUCAUD Henri** du Groupe
"Normandie"

Equipier exemplaire, d'une habileté consommée et d'un magnifique toujours sans compter 15 Octobre 1943 au cours de deux engagements différents, a avec son chef de patrouille abattu probablement un Junker 88 et abattu officiellement un Junker 88 et un Folcke-Wulf 190 remportant ainsi ses 7° et 8° victoires le même jour.

Aspirant **BON Maurice** du Groupe
"Normandie"

Jeune pilote de chasse habile et hardi. Dès ses premiers engagements sur le Front Russe s'est révélé un combattant magnifique autant que modeste. A participé sans défaillance à toute la campagne du Groupe "Normandie" en U. R. S. S. A remporté ses 5° et 6° victoires officielles en abattant un Henschel 126 le 4 Octobre et un Folcke-Wulf 190 le 7 Octobre 1943. Attaqué par de nombreux chasseurs ennemis au cours d'un engagement particulièrement violent a trouvé un *mort glorieuse* en combat aérien le 13 Octobre 1943 aux environs de Gorki (Russie Blanche).

Sous-Lieutenant de la **POMPE Roland**
du Groupe "Normandie"

Excellent chef de patrouille, allant, habile et infatigable—S'est particulièrement distingué au cours de l'offensive Russe sur Orchat en abattant avec sa patrouille un Henschel 126 le 4 Octobre, un Folcke-Wulf 190 le 13 Octobre et en endommageant un Junker 88 le 15 Octobre remportant ainsi ses 7° et 8° victoires officielles.

Aspirant **STAKOVITCH Alexandre**,
du Groupe "Normandie"

Affecté au Groupe "Normandie" depuis sa création a rempli correctement son rôle d'ingénieur radio et d'Interprète Technique dans des conditions souvent très précaires. Détaché en premières lignes au moment de l'Offensive d'Iel'nia a rempli son rôle d'Officier de Liaison à la voiture radio avec la plus grande compréhension permettant aux pilotes d'effectuer leurs missions avec le meilleur rendement possible.

1 Victoire Tous Les 3 Jours Pendant 1 Année



LORRAINE

LE GROUPE "LORRAINE"

Sir Archibald Sinclair, Ministre de l'Air a décoré samedi le Lieutenant Colonel de Rancour, commandant le group d'aviation français, "Lorraine" et trois de ses Lieutenants, de la "Distinguished Flying Cross," la plus haute distinction britannique, réservé aux aviateurs.

La cérémonie très simple, s'est déroulée sur un aérodrome des environs de Londres, en présence du Maréchal de l'Air Conningham et du Général Valin. Après avoir évoqué les exploits des quatre pilotes français, du Lieutenant Colonel de Rancourt, Commandant du Groupe depuis le premier avril 1943, au courage exemplaire, des trois Lieutenants qui totalisent à eux seuls 160 sorties

contre l'ennemi, Sir Archibald Sinclair s'est adressé aux aviateurs français massés sur le terrain.

—"Le Maréchal à l'Air, Tedder, nous avait déjà conté certaines de vos exploits en Afrique du Nord"—leur a-t-il dit

EN ANGLETERRE

notamment—"Aussi est-ce avec joie que j'accueillis la décision du Haut Commandement Britannique qui constituait, à la demande du Général de Gaulle lui-même, un Groupe Français en Angleterre. Les opérations dans lesquelles vous venez d'être engagés, ont une grande importance. Nous suivons at-

tentivement leur cours, au Ministère. Les photographies prises par vous dans vos missions, passent dans tous nos bureaux. Vous avez en confiance en nous et j'espère que vous ne la regretterez pas Aujourd'hui, nous avons confiance en vous. Nos sommes fiers d'être vos camarades.

Je suis certain que les aviateurs de la Royal Air Force, se souviendront longtemps de vous. Mais cette camaraderie nous ne devons pas la voir prendre fin avec le lutte que nous poursuivons ensemble. Elle doit continuer à exister dans la paix. Que deviendrait le monde si les deux grande champions de la civilisation, le France et l'Angleterre, ne travaillaient plus de concert? Je suis certain que nous resterons unis."

Par délégation du Général d'Armée Commandant en Chef,

Le Général d'Armée Arienne BOUSCAT, Chef d'Etat-Général "AIR," Cite: à l'Ordre de l'Armée Aérienne

Lieutenant-Colonel De RANCOURT, Commande le Groupe "Lorraine."

Magnifique commandant d'unité d'ur bravoure et d'une conscience professionnelle au-dessus toute éloge.

Payant de sa personne, a fait de son groupe une unité d'élite qui maintient très haut parmi nos alliés le prestige de l'Aviation Française.

S'est tout particulièrement distingué au cours d'une mission de bombardement en vol rasant effectuée dans la Région Parisienne.

Totalise 1777 H.50 de vol dont 28 H.25 d'opérations comportant 16 missions de guerre.

Capitaine MENDES-FRANCE

Observateur de grande classe, volontaire pour servir dans une unité combattante aussitôt après son evasion mouvementée des prisons de Vichy—ivent de participer à plusieurs missions difficiles avec le Groupe "Lorraine," spécialement le 3 Octobre 43 ou, en qualité d'Observateur Leader, il a dirigé brillamment le bombardement en vol rasant d'un objectif important de la Région Parisienne. A permis, grâce à une magnifique précision, malgré une D.C.A. très dense d'atteindre l'objectif tout en évitant le sacrifice de la vie des habitants du secteur.

Le Général d'Armée GIRAUD, Commandant en Chef, Cite

A l'Ordre de l'Armée Aérienne: le Groupe de Bombardement

"LORRAINE"

Magnique unité ayant montré sur de nombreux théâtres d'opérations les plus belles qualités de l'Aviation Française.

Animé du plus noble esprit d'émulation et de la plus haute conception du devoir a pris part successivement aux campagnes de Koufra, d'Abyssinie et de Lybie, méritant par les nombreux et brillants exploits de ses équipages deux citations à l'Ordre de l'Armée de l'Air.

Sous le Commandement et l'impulsion du Lieutenant Colonel de RANCOURT, est devenu rapidement sur le Front Ouest, une unité particulièrement experte en bombardement en vol rasant.

A effectué 170 missions de guerre dont 67 en vol rasant et a mérité, par les résultats particulièrement précis obtenus, les félicitations du Commandement.

Cette Citation comporte l'Attribution de la Croix de Guerre avec Palme

ALGER, le 7 Décembre 1943.

Signé: GIRAUD



Tourisme pres de Paris la demeure provisoire de cet excellent Général Stuelpnagel.

Elle doit avoir des fleurs pour Paques Permettez que nous

executions vos ordres pour ici ou pour une autre ville.

Tuscaloosa Flower Shop

2177 BROAD STREET

TUSCALOOSA, ALABAMA

Les dons pour les bibliothèques des camps français commencent à se presser...

Parmi les premiers donateurs:

Mrs. Dunlap, Washington, D. C., l'aimable collaboratrice de F.Mail

Mrs. Gustave Gambs (Virginia).

Mrs Patrick Crowley Elmwood, Wilmette, Ill.

LES BIBLIOTHEQUES DES C. F. P. N. A.

Miss Gertrude Homan, Cincinnati, Ohio.

L'Association des Professeurs de Français. Daniel Girard.

Mrs. Gill, Washington.

Mrs. Franklyn D. Nash, Washington.

Mrs. Dewey, Washington.

Mrs. Baldwin, Washington.

Enfin la Revue "La France de ce Mois" a aimablement inséré un appel du Père Goube en faveur des bibliothèques des camps.

A SUIVRE

NOS AVIATEURS EN CORSE

"Je vais vous envoyer en Corse," me dit le Chef d'Etat-Major.

"Bien, mon Général. Quand devrai-je partir?"

"Tout de suite. Faites votre cantine, descendez au port et embarquez-vous sur la *Ville d'Ajaccio*."

Je trouvai la *Ville d'Ajaccio* le long du grand mole. C'était un très vieux bateau qui, quelques jours plus tôt, faisait encore la traversée de Marseille à la Corse. Un bataillon de tirailleurs était à bord et aussi deux lieutenants de l'Armée de l'Air. L'un d'eux vint à moi:

"Mon Capitaine, j'ai été comme vous élève du Lycée de Rouen."

"Et vous venez en Corse avec nous?"

"Oui, je suis l'officier de renseignements d'un des deux groupes de chasse qui vont occuper le terrain d'Ajaccio."

"Quels appareils avez-vous?"

"Des *Spitfire* . . . Et des pilotes gonflés à bloc, mon Capitaine . . . Vous verrez quel travail ils vont faire."

Je ne devais en effet pas tarder à les voir à l'oeuvre. Le lendemain de notre arrivée, dès l'aube, au-dessus de l'admirable baie d'Ajaccio, les patrouilles tournaient. Le surlendemain, les Allemands vinrent: une douzaine d'appareils, dont sept furent abattus. Beau tableau de chasse.

Quelques jours plus tard, nous fumes attaqués par des avions d'un modèle

nouveau, lançant une fusée que dirigeaient des ondes. La première de ces fusées mit le feu à un de nos bateaux, un L. S. T. dont les hautes flammes rouges illuminèrent la montagne. Mais l'avion qui avait lancé le projectile fut "descendu" et le pilote allemand sauvé. J'assistai à son interrogatoire par le Deuxième Bureau:

PAR ANDRE MAUROIS

DE L'ACADEMIE FRANCAISE

"Combien avez-vous de ces fusées par appareil?"

"Une seule."

"Y a-t-il longtemps que vous vous servez de cette arme?"

"Non; c'était l'une des premières expériences."

Il semblait irritable et farouche, à farouche, à bout de nerfs. Mais il loua nos chasseurs:

"Nous ne croyions pas rencontrer en Corse une telle défense!"

Le lendemain, j'allai au terrain voir nos deux groupes. Je les trouvai ravis de leurs victoires. Au-dessus de Bastia, ils avaient abattu plusieurs avions

de transport allemands. Leurs vocabulaire m'amusa. Ils disaient: "Nous avons *scramblé* . . . Nous avons *sweepé*." Car ils faisaient partie d'une *Wing* britannique et leur Colonel était américain, bien que leur Général fut français.

"Quels garçons splendides!" me dit le Colonel américain "J'en suis très fier. Je sais maintenant ce qu'est la *furia* française . . . Peut-être leur discipline de terrain n'est-elle pas toujours ce que je souhaiterais . . . Quelques-uns prennent leur départ en sens interdit . . . Mais quelle adresse! Et quelle audace! . . . D'ailleurs les résultats sont là . . . Plus de trente avions abattus, avec des pertes minimes de notre côté . . . Et cela sur un terrain qui n'est pas commode, avec peu d'artillerie anti-aérienne."

"Alerte, mon Colonel!"

C'était mon ami l'officier de renseignements.

"Regardez-les partir," dit le Colonel américain.

Je sortis du hangar, extendis deux moteurs ronfler, vis deux bolides s'élever.

"Vous savez," dit l'Américain, "moi, si on me dit que les Français ont changé, je répondrai que ce n'est pas vrai . . . Vous n'avez jamais eu de soldats plus braves que ces jeunes gens, ni plus ardents."

Je pensai qu'il avait raison. Déjà les *Spitfire*, très haut, cherchaient l'ennemi.

Eternelle Italie

UN COUP DE VOLCAN DANS LE DOS!—

LE VESUVE EST ENTRE DE NOUVEAU EN ACTIVITE—"Les Journaux"



JULIEN DUVIVIER



"THE IMPOSTOR"; tel est le titre du dernier film tourné par Julien DUVIVIER aux Etats-Unis et qui doit incessamment prendre la suite de son récent succès "FLESH AND FANTASY," produit en collaboration avec Charles BOYER.

"C'est la deuxième fois que je travaille ici," confie Julien DUVIVIER. "En 1937, j'ai réalisé "TOUTE LA VILLE DANSE," appelé ici "GREAT WALTZ," avec Fernand Gravey. J'ai utilisé le rythme des valses de Strauss et la Metro Goldwyn Mayer s'est montrée, je dois, assez satisfaite. Je suis revenue en France où le climat de travail me convenait cependant davantage. En 1939, avec un grand nombre de vedettes: Louis Jouvet, Suzy Prim, Raimu, et bien d'autres, j'ai sorti "UN TEL, PERE ET FILS," qui porte tous les stigmates de l'époque... presque déjà lointaine. Dès les débuts de 1940—ironie du sort!—je fus appelé à travailler avec le Maréchal de l'Air BALBO... Vous savez que Balbo était, un francophile déterminé qui, jusqu'au dernier moment, a cru faire éviter la déclaration de guerre de Juin 1940 de l'Italie à la France. Les événements se chargèrent de faire avorter ce projet de film franco-italien....

"Au milieu de la confusion générale de la retraite, je fus envoyé aux Etats-Unis. J'y ai réalisé d'abord "LYDIA" pour United Artists puis TALES OF MANHATTAN avec CHARLES

BOYER, RITA HAYWORTH, ROBINSON, HENRY FONDA.

"Avec Charles BOYER, j'ai monté "FLESH AND FANTASY," qui fait en ce moment une assez belle carrière.

"Mais, depuis longtemps, l'idée de faire un film parlant de la France aux Américains me hantait. C'est toute l'histoire de "THE IMPOSTOR," dont j'ai conçu et réalisé tout seul le scénario. J'ai réussi, avec bien des difficultés, à faire engager ainsi un million de dollars dans cette entreprise. Jean GABIN—parti en Afrique depuis peu comme second-maître—était bien l'homme qu'il me fallait. J'avais déjà, en France, tourné 5 films avec Gabin

"Mes projets? Il est bien difficile de

les préciser encore. Je pense pour plus tard à une "Vie de Clémenceau." Je suis frappé par l'étonnante grandeur de se retenir sur la Côte Vendéenne, au milieu de l'indifférence et de l'ingratitude générales, après une existence tellement dense et passionnée. Detail qui vous amusera: Charles Boyer ferait un Clémenceau parfait. Aux essais de grimage, il a apparu frappant. Evidemment, il était encore plus frappant en jeune Maire de Montmartre qu'en Père la Victoire....

"Retrouver Louis JOUVET, retenu en Amérique Centrale avec sa troupe, permettent à bien des projets de devenir de magnifiques réalités. Espérons qu'il pourra nous revenir bientôt."



Un Jean Gabin Assez Inattendu le Voila, Bien Cet "Imposteur"...

Après Julien DUVIVIER, voici René CLAIR, A Washington. "FMail" toujours à l'affût, l'attaque à son tour.

"Je suis venu déjà aux Etats-Unis avant la guerre, mais en touriste, et je me suis arrêté à New York. Au grand étonnement des journalistes américains, je ne me suis pas rendu à HOLLYWOOD. Peut-être prévoyais-je que j'aurais bien le temps de connaître plus tard les charmes de la Californie.

"Depuis la guerre, il m'a été permis, par mon expérience personnelle, de mieux me rendre compte des différences essentielles du cinéma français et américain. Le fait capital, chez nous, est que "l'auteur du film" tente de marquer de son sceau personnel sa production. En effet, il a tout été à la fois, pour son film; il l'a vu, prévu, pesé, conçu, modelé, modifié, conduit passionnément jusqu'à l'ultime terme. Ici, au contraire, celui qui sera appelé à signer la "direction" d'un film prend très rarement part à son montage pour lui donner sa forme définitive. Il demeure seulement une sorte d'exécutant qui n'a plus rien à dire à un moment que je trouve décisif: celui de la dernière mise en forme. Celle-ci devient le lot des "producteurs" qui décident en dernière analyse du "Dressing" final.

"Ainsi donc, aussi entrêté que puisse être un auteur français, il a bien fallu trouver un compromis entre nos méthodes et celles admises ici.

"C'est ainsi que j'ai pu tourner pour Universal "Flame of New Orleans," avec Marlène Dietrich. J'ai ensuite produit "I Married a Witch," pour le Paramount, avec Veronica Lake et Frederic March. Mon troisième film, fait en as-

sociation avec une firme indépendante, porte un titre curieux: "It happened tomorrow." C'est l'histoire étrange d'un monsieur qui a pu se procurer le journal du lendemain; comme vous voyez, c'est une fantaisie dans le genre de "Fantôme à vendre." Dick Powell, Linda Darnell et Jack Oakie y mènent un bon train de comédie. Je pense que vous verrez ce film dans quelques semaines.

"Mes projets? Comment faire des projets en ce moment? Mon plus grand désir est de me rendre utile à la France; le cinéma, lui aussi, est une arme. Pussions-nous avoir à l'utiliser à plein dans un avenir prochain."



RENE CLAIR

Elegante dans son tialleur bleu, réglementaire et bien coupe, le calot bleu orné d'ailes d'or, "la fille de l'air," est devenue un militaire familière des habitants de l'Afrique du Nord.

La première et toute petite section du corps auxiliaire féminin militaire de l'air qui n'allait cesser de s'agrandir avait été créée à Londres dès Avril 1941. Maintenant, plus de mille femmes en font partie. Certes, ces militaires ne montent guère à bord des redoutables avions de guerre, mais elles sont spécialisées dans quantité d'emplois différents qui ont tenu tous les rapports avec les ailes. Rédactrices ou plantons, cuisinières, interprètes, infirmières, techniciennes de la capture des messages ou bien développement des photographies aériennes, sont employées dans les Etats-Majors de l'Air ou dans les aérodromes.

Ce fut le Lieutenant-Colonel Pigeaud, glorieusement tombé au Champ d'Honneur, pendant la bataille de Lybie, qui créa les "Filles de l'Air" auxquelles le Général Bouscat, qui vit l'importance qu'elles méritaient d'avoir, donna un essor considérable. Quant au Chef Féminin des CAFMA, elle est la même depuis 1941. Elle en fut la première Caporal, puis passa au fur et à mesure que s'agrandissaient les cadres du personnel de cette Armée Féminine, par les grades successifs de Chef d'Escouade, Sergent, Adjudant, Sous-Lieutenant, Chef de Section et à son arrivée à Alger, quelques jours après la fusion, elle était nommée Commandant par le Général Bouscat. A trente ans, elle est le plus jeune Commandant de l'Armée et assure tous les ordres directs du Directeur du Personnel Militaire de l'Armée de l'Air, les fonctions de Directrice du Personnel Féminin de l'Aviation Française.

En vertu d'une discipline qui obéit au meilleur principe militaire et en raison des services que les "Filles de l'Air," peuvent être amenées à rendre selon leur éducation ou leurs aptitudes dans toutes les sections de volontaires, sont choisis les futurs éléments de commandement. Six écoles de spécialisation à cet effet, ont été créées en Afrique du Nord à leur intention. Chacune d'elles est commandée par un officier homme, secondée par une Directrice Adjointe. Toutes les personnalités qui ont inspecté ces écoles savent qu'il existe-là l'esprit de camaraderie le plus parfait parmi les candidates qui proviennent de toutes les situations sociales. D'ailleurs, si au point de vue purement militaire, les élèves doivent être aptes à porter la tenue de l'Armée de l'Air en faisant honneur à leur arme, c'est-à-dire porter leur uniforme avec aisance, connaître les règlements militaires relatifs aux marques extérieures du respect, et pouvoir prendre part aux prises d'armes et aux défilés, le plan moral n'a été en rien négligé.



FILLES DE L'AIR

La Directrice Adjointe de l'Ecole connaît, suit et conseille toutes ses "filles" qui trouvent en elle un guide bienveillant et compréhensif.

Rien n'a été négligé non plus pour qu'un régime de l'Ecole Militaire, adapté, bien entendu, au personnel féminin, s'ajoute pour ces jeunes femmes qui sont toutes considérées comme égales sans distinction de classe, religion ou idéal politique, le limat du "Home" familial.

Après le travail et les exercices, les "Filles de l'Air" se retrouvent entre elles dans des pièces ornées de rideaux de cretonne aux couleurs vives ou sur chaque table se trouvent des fleurs.

Les Volontaires affluent pour s'engager dans la CAFMA et pour suivre l'exemple des premières d'entre elles dont plusieurs ont manifesté avec une volonté virile et admirable qu'elles voulaient servir.

Ainsi cette petite Bretonne qui a mis deux mois pour s'évader de Brest avant d'arriver à Londres, en risquant mille dan-

gers. Ainsi cette autre Bretonne, elle aussi, qui dès Juillet 1940, se déguisait en marin et prenait place sur une barque et passait la Manche sans crainte. Ou bien cette jeune Corse qui avait pris le Maquis plusieurs semaines avant le débarquement français et leur fournit, en pleine bagarre, les renseignements les plus précieux. Ou bien cette jeune femme du Nord de la France qui cacha chez elle des pilotes de la RAF, à la barbe des Allemands, et, au péril de sa vie, conduisit ses hotes à travers la France et passa avec eux les Pyrénées. Mais toutes celles qui ont déjà fait preuve qu'elles n'avaient pas peur et toutes celles qui veulent suivre leur exemple travaillent de tout coeur à la Victoire de nos escadrilles et suivent leurs évolutions avec passions. Elles demandent toutes à être parachutistes, à participer au débarquement, à voler, mais acceptent leur rôle d'auxiliaire avec fierté, car elles savent que chacune d'elles représente un combattant de plus pour la Libération du Territoire.

LE GENERAL DE ST. DIDIER EST NOMME CHEF DE LA MISSION MILITAIRE AUX ETATS UNIS

Le Général de St. Didier a été nommé Chef de la Mission Militaire Française aux Etats-Unis en remplacement du Général Beynet, désigné comme délégué général et plénipotentiaire de la France au Levant.

Le Général de Brigade de St. Didier est né le 30 mars 1880; entré à St. Cyr en 1908, il finit la guerre comme Capitaine et entra à l'Ecole de Guerre en 1924. Puis, après être passé au Deuxième Bureau de l'Etat-Major de 1926 à 1929, il est Attaché Militaire pour l'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay de 1934 à 1934. Nommé Colonel en mars 1939, il commande le 11ème Chasseurs, puis pendant la guerre le groupe de reconnaissance divisionnaire 4 de la 15ème

division d'infanterie motorisée avant de devenir Chef de la Mission Militaire française et de la Deuxième division d'infanterie polonaise. Interné en Suisse en 1940-1941. Est désigné ensuite comme Commandant de la Troisième division blindée. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 14-18 et 39-40, 6 citations.

Le Général de St. Didier a commandé en Tunisie pendant l'hiver 1943, un groupement motorisé de toutes armes en liaison avec l'armée américaine et en particulier avec le 34ème division d'infanterie américaine. Il a été cité à l'Ordre de l'Armée pour la part qu'il a prise aux opérations de février 1943, à la tête de sa grande unité.

C'était au début de la guerre, au soir d'un dernier dîner de famille, d'adieux précipités. Le fils qui partait était officier aviateur. Dans la salle à manger, il trouva une surprise: une poupée alsacienne brandissait un drapeau dans ses petites mains roses. C'était le doux emblème d'un grand espoir français!... Une cocarde aux trois couleurs miroitait comme un joyau dans les grands rubans noirs, et une petite médaille d'argent, épinglée par la main d'une soeur, brillait au corsage de l'Alsacienne. L'officier comprit la sumblime allusion. Il en fut touché, remercia et, dans un geste ému, il saisit la poupée, la serra sur son coeur et la baisa.

— Il faut lui donner un nom, dit quelqu'un.

— Elle s'appellera Victoire, répondit gaiement l'officier; je l'attacherai sur mon avion et elle sera mon porte-bonheur!

Puis, d'un ton plus assuré, il ajouta: "Enfin!... l'heure de la revanche a sonné! Enfin..." Et dans cette voix male on sentait tout la vaillance du soldat et l'on entre-voyait déjà l'héroïsme de toute une armée...

Autour de la table, chacun retenait son coeur pour ne pas pleurer, car on n'aurait pas osé faiblir devant celui qui partait heureux, plein d'espoir et le sourire aux lèvres.

Au moment du départ, on trouva une place dans la cantine militaire pour la poupée, et le ton rouge de la jupe alsacienne se confondait avec les glorieuses couleurs de l'uniforme français.

L'aviateur rejoignit son escadrille et n'oublia pas sa promesse. Bientôt, au-dessus des camps, on put voir, sur un grand oiseau aux couleurs de France, une toute petite chose placée à l'avant... C'était l'Alsacienne dont les rubans flottaient dans l'espace. Ses bras tendus semblaient vouloir embrasser ses petites

soeurs, les vraies petites filles d'Alsace, pour leur porter le baiser de la France et leur annoncer la bonne nouvelle de leur prochaine délivrance...

La grande guerre aérienne était commencée, avec ses reconnaissances, ses combats, ses bombardements. Victoire fut de toutes les expéditions, passa maintes fois les lignes ennemies, plana sur la douce terre d'Alsace, assista aux grands bombardements des forts allemands... Mille fois elle fut visée; mais elle semblait invulnérable à travers la mitraille qu'elle bravait fièrement, conduite par l'audacieux pilote...

Parfois, elle volait si haut, si haut que, lorsqu'il parvenait à la terre, le bruit du moteur ne semblait plus que de bourdonnement d'une abeille.

Chaque jour se renouvelaient les vols lointains et périlleux et, chaque soir, comme la colombe fidèle, Victoire ren-

J. DE LA MORLAIS.

trait au hangar qui lui servait de logis.

Dans ses récits de bombardier, l'officier souvent avait un mot joyeux pour sa poupée: "...Nous passions à travers les éclats d'obus, écrivait-il, comme entre les gouttes d'une grosse pluie... et Victoire riait comme une petite folle!..."

Dans l'escadrille, tout le monde connaissait l'histoire de l'Alsacienne et, entre camarades, selon l'usage de la bonne gaieté française, on trinquait à la santé de Victoire.

Un mécanicien n'eut-il pas l'idée, touchante de simplicité et d'enfantillage, de couper un petit caoutchouc pour encapuchonner la poupée dont la pluie et le brouillard pouvaient faner les jolis atours?

Braves petits Français, vous savez allier le sublime à la candeur, l'âme guerrière au coeur tendre! L'idéal français prévaudra toujours sur la force brutale.

Un jour, l'aviateur, blessé à la main, dut renoncer au départ. Un camarade

emprunta l'avion et s'envola vers le Rhin. Le temps était radieux, la mission difficile: il s'agissait de bombarder un fort en Allemagne.

Le Voisin, lumineux dans les airs, fut criblé par les tirs ennemis, touché, obligé de descendre; mais l'habile pilote sut manoeuvrer et tenir; le mitrailleur déclencha à temps les douze bombes sur le fort. Les héros avaient accompli leur mission, ils pouvaient atterrir!...

La descente fut prudente, calme, malgré le danger, malgré l'angoisse du pied à terre en pays ennemi. Déjà les Boches s'élançaient pour saisir les prisonniers; mais, prompt comme l'éclair, le pilote a mis le feu à l'appareil qui crépite aussitôt dans les flammes.

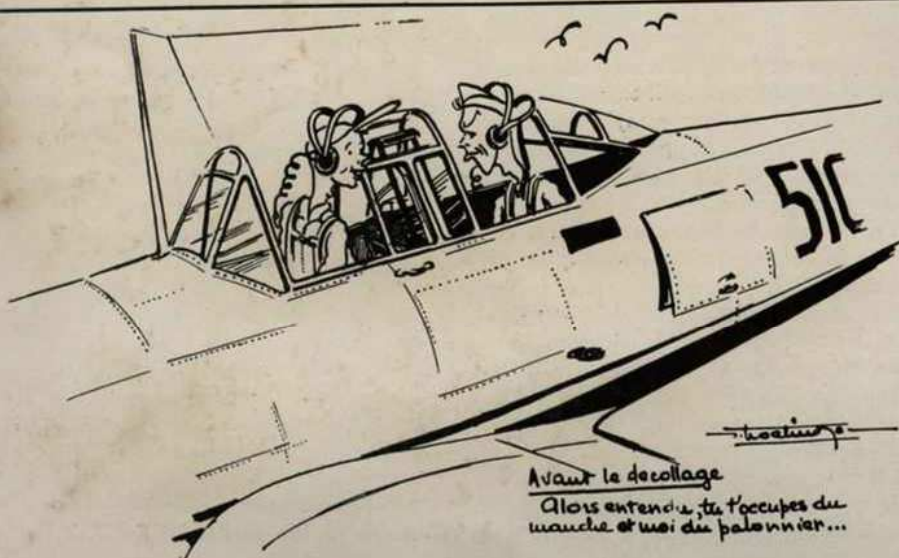
D'un coup d'oeil, il a revu l'Alsacienne, il a compris quel trophée serait, pour les Boches, une telle prise, un tel emblème, un peu de l'âme française... Alors, arrachant la poupée, il la place sur le bucher ou elle se consume...

Puis, fiers, les Français, n'ayant plus le temps de fuir, se laissent emmener.

Le soir, on attendit en vain le retour de l'avion, et l'officier resta inquiet du sort des camarades. Puis il songea à Victoire... "Bah! ce n'était qu'une poupée!" dit-il, ne voulant pas s'attendrir. Bientôt en eut de nouvelles des prisonniers, et l'on apprit leur sang-froid dans la lutte, leur descente après la mission accomplie, et aussi la fin tragique de Victoire. En lisant ce dernier détail, ce geste si délicat, si français du camarade pour l'Alsacienne que les Boches n'auront jamais, une douceur passa dans les yeux de l'aviateur: "Victoire est morte brûlée... comme Jeanne d'Arc, pour la France!" dit-il simplement.



Le Colonel d'Amecourt pilotant un C.78, accompagné du Capitaine Danniélou a effectué une tournée d'inspection dans le Sud pendant le mois de Février. Les hasards du voyage ont conduit l'avion à se poser sur le terrain d'ELKINS (West Virginia). La photo représente le Capitaine Danniélou entouré des jeunes élèves-pilotes américains du "College Training" qui accueillirent l'équipage français avec curiosité et sympathie et fredonnèrent de grand coeur "La Marseillaise" à son départ.



Avant le décollage
Alors entends-tu l'occupes du
manche et moi du palonnier...

L'ALSAACIENNE



CE CLICHE KEYSTONE A ETE OFFERT A F.-MAIL PAR M. P RODRIGUES (N. Y.)

La quatrième et dernière section, section d'élite, celle qui renferme le moins d'étudiants, a trait à la Photographie, en général, et à la Photographie aérienne, en particulier.

Comme toutes nos vieilles écoles militaires françaises, Yale possède aussi ses traditions, et il n'est pas rare de voir, à l'arrivée des "bleus," des scènes non dépourvues de pittoresque.

Ce sont, par exemple, des discours que les nouveaux arrivés tiennent, avec un sérieux imperturbable, devant des statues qui les écoutent, les unes, d'un air grave et compassé, les autres, dans une attitude hautaine et rigide. Elles y sont pourtant habituées, ces braves statues à écouter ces professions de foi ou ces déclarations enflammées, peut-être toujours semblables, quant au fond, mais il n'empêche qu'elles y prennent toujours le même plaisir et le même intérêt.

D'autres fois, au lieu de discours, ce sont des chansons, et pour peu que le chanteur en herbe ait un organe vocal assez développé, vous pouvez entendre de vieux airs du terroir, des romances, des chants patriotiques ou encore, simplement, des chansons d'étudiants.

À côté de ces rites hebdomadaires, car les nouvelles recrues arrivent chaque semaine, il y a d'autres coutumes qui ne sont pas moins amusantes.

Ainsi, les "Anciens"—les "Upper classes" posent aux "Underclasses" des questions, sinon indiscrettes, du moins embarrassantes. Ils leur demandent, par exemple, si toutes proportions gardées, le chameau court aussi vite que la fourmi, encore, si Homère préférerait les cerises aux fraises. D'ailleurs, que le "Bizuth" réponde que pour la fourmi et le chameau, une discussion orageuse s'étant élevée jadis entre eux, le différent n'a jamais pu être réglé, ou pour Homère que celui-ci préférerait accoler aux noms de ses héros, des épithètes aussi caractéristiques que laudatives, je crois qu'il a toujours droit à un discours ou à une romance à la statue, ou bien à une promenade hygiénique, au pas de gymnastique, avec plusieurs arrêts et départs brusques.

Tout ceci d'ailleurs se fait le plus naturellement du monde et dans le seul but de conserver une atmosphère dépourvue de monotonie.

Je dois avouer que les Américains nous ont fait grâce de ces petites fantaisies, mais, à cette exception près, les Français, comme les autres étrangers, sont soumis à la même discipline et suivent les mêmes cours. De plus, comme il n'y a pas d'interprètes, et que les instructeurs ne connaissent pas le français, ceux qui ne savent pas l'anglais sont obligés de l'apprendre, et les résultats qui ont été obtenus jusqu'ici sont, pour le moins, satisfaisants.

Notre premier contact avec notre premier, comme d'ailleurs, avec tous nos instructeurs, a été extrêmement sympathique. Après nous avoir éclairés sur le côté physique et chimique de cette spécialité, il nous a montré le laboratoire ou nous devions faire nos premières armes. L'endroit était silencieux, res-cueilli; il flottait bien un peu dans l'atmosphère un certain parfum d'hypo, mais les bocaux, les "trays," les boîtes de papier, les "printers" étaient arrangés avec un soin méticuleux, le parquet artiqué

NEW-HAVEN

Yale

University

Les Photographes

NEW HAVEN, SON UNIVERSITE,
SON DETACHMENT FRANCAIS

Par E. A. R. A BENOIST,
Etudiant à la Faculté des Lettres d'Alger
(Suite et Fin)

avec soin, en un mot, tout respirait l'ordre et la propreté—entre parenthèses, ici, on a une véritable dévotion pour Messieurs "Clean up," et "Be careful." Après quelques préparations savantes et minutieuses, et après avoir trempé une pellicule dans plusieurs "trays," il nous a fait apparaître une image correcte—suprême but des premières semaines de la Photographie.

Dès que nous avons appris à charger des plaques et à développer des pellicules, nous avons été lâches sur "C-1." "C-1" est la reproduction fidèle de ce que vous avez pu voir au coin d'une rue ou sur une place publique quelconque, en France, en Afrique du Nord, ou ailleurs. C'est ce gros appareil à allure redoutable que l'on place sur un trépied et avec qui il faut prendre de grande ménagements. La mise au point se fait par un système de vis assez compliqué et je vous prie de croire que, les premiers temps, pour prendre une photo il faut bien au moins un quart d'heure de préparation.

Il faut faire attention à la composition du sujet, à son "focusage," évaluer sa luminosité qui vous est donnée par un "light-motor," mettre l'appareil d'aplomb, bref, tout ceci vous prend un bout de

temps. L'opération devient plus malaisée, les jours de vent, vous avez votre voile noir qui tend à s'envoler à chaque instant, votre appareil qui ne peut tenir en place et lorsque, malgré tout, vous arrivez à prendre votre photo, que vous êtes tout joyeux d'en avoir terminé avec ces difficultés techniques ou atmosphériques, vous vous apercevez, de retour au laboratoire, que vous avez pris deux photos sur la même pellicule ou encore, qu'au lieu d'un monument public, vous avez photographié un poteau télégraphique. Ceci n'arrive pas toujours, heureusement.

La troisième semaine, nous avons changé d'appareil et nous nous sommes transformés en chasseurs d'images. Photos en mouvement, de plein-pied, acrobatiques, avec ou sans filtres, photo d'identité, portraits d'art, reproduction exacte de pièces mécaniques, photos au magnésium, nous avons tout fait et cette petite gymnastique a duré également deux semaines.

La cinquième semaine a été employée à développer des rouleaux de films aériens, à prendre des négatifs de positifs, à faire des agrandissements, à choisir la classe de films propre à chaque reproduction et à se servir d'une façon précise de chaque filtre.

Cette semaine terminée, et alors que jusqu'ici on nous avait appris à calculer très minutieusement le temps de développement, de rincage et de fixation dans l'hypo, à une température indiquée, en sixième semaine, on nous a appris de quelle façon il fallait procéder pour développer plus rapidement des films à n'importe quelle température, même s'il nous manquait certains produits ou certains appareils, ce qui peut arriver lorsqu'on se trouve en campagne.

La septième semaine, on nous a familiarisé avec le "Trailler," remorque qui peut facilement se déplacer et contient tout le nécessaire pour développer, "printer," et reconstituer au plus vite, en mosaïque, les films pris d'avion au cours de missions de reconnaissance.

En huitième et neuvième semaines nous nous sommes transformés en mécaniciens, en électriciens, et on nous a enseigné de quelle façon il fallait procéder pour réparer les caméras d'avions et autres et s'en servir.

La dixième semaine, nous avons appris à faire des photos en relief, très utiles pour interpréter les résultats des missions aériennes, ou encore pour préparer les mouvements de l'artillerie et de l'infanterie.

Les cinq semaines suivantes, semaines très importantes, ont été consacrées à construire des cartes à des échelles données, à les interpréter, à se familiariser avec tous les symboles et les signes distinctifs que l'on trouve sur les cartes d'Etat-Major, à préparer des misions

NOTES

"Readers' Digest" December 1943

William HARD, spécialiste de politique étrangère, depuis plus de 25 ans, donne une large étude sur "L'INTERNATIONALISME AMERICAIN."

Il déclare dans un important paragraphe que "les compromissions doivent mener au déshonneur"—Il donne un exemple à l'appui de sa thèse au cours d'un épisode qui a retenu notre attention.

"In 1788 we signed with France a treaty of 'alliance.' It was the only 'alliance' treaty that we have ever signed. Under it France promised to fight for our independence from Britain. France did this; and did it successfully. But we, on our part, promised something, too. We promised to 'guarantee forever against all other powers,' the French possessions in America. Presently the British attacked those possessions. Simultaneously we made a trade treaty with the British which seemed to the French to be a violation of our trade arrangements with them. The 'alliance' treaty, which bound us to defend the French West Indies, for instance, against the British fleet, became intolerable to us. In 1798, by simple act of Congress, without French consent, we repealed and repudiated it.

TUSCALOOSA



CASIMIR A. RODDY

Il a commencé à voler pour "Morris Flying Service" à Pittsburgh, Pennsylvania en 1929.

Pendant les dix années suivantes il a volé pour son propre amusement. En 1938 il est devenue un "Ferry Pilot" pour le compte d'une compagnie privée de transport. Il était commandant de Vandergrift Airport à Vandergrift (Pennsylvania) en 1939-1940.

Il est venu à Van De Graaff Field comme un instructeur en août 1940. Devenu "Flight Commander" en juin 1943, il compte à présent 3,000 heures de vol.



aériennes photographiques, à faire des mosaïques, et à corriger les distortions de photos aériennes, grâce à certains procédés.

La seizième semaine, enfin, a été employée à mettre en pratique tout l'enseignement que nous avons reçu, et c'est avec un soupir de joie que nous avons vu la fin d'un entraînement, très intéressant certes, mais assez intensif.

Les deux premiers détachements ont terminé leurs cours; les deux derniers ne vont pas tarder à suivre, je crois que, malgré les levers à 4h. 30. du matin, chaque jour, malgré les "tests" journaliers et hebdomadaires, malgré ce qu'il fallait traduire journellement, chacun d'entre nous emportera de NEW HAVEN un bon souvenir, tant par les moments de loisir qu'il aura passé en week-end dans telle ou telle famille, ou ailleurs, que par le fait d'avoir passé quatre mois dans la plus grande université des Etats-Unis.

Je ne voudrais pas terminer ici sans avoir, auparavant, remercié, au nom de tout le Détachement et au mien propre, tous nos instructeurs qui nous ont procuré leur enseignement avec tant de dynamisme et ont fait preuve de beaucoup de dévouement, ainsi que toute les personnes, entre autres les soeurs françaises du Saint-Esprit, Madame et Monsieur Peyre, professeurs à l'Université de Yale, et combien encore, qui nous ont témoigné profonde sympathie et nous ont toujours réservé un accueil chaleureux.

LES LIVRES DONT ON PARLE...



Willkie, LE MONDE EST UN.....	\$1.75
P. Mendès-France, LIBERTE, LIBERTE CHERIE.....	2.50
550 pages	
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 (Roman)	1.50
André Maurois, CINQ VISAGES DE L'AMOUR.....	1.50
MON FILS FRANKLIN Raconté par Mrs. James Roosevelt, illustré	1.50
Emile Lengyel, DAKAR et les points stratégique de l'Afrique (L'épopée de la colo- nisation française)	1.50



POUR VOS AMIS AMERICAINS OFFREZ NOS LIVRES EN LANGUE ANGLAISE:

André Maurois, SEVEN FACES OF LOVE couverture de Vertes, relié	2.75
Jacques Stern, ancien Ministre des Colonies, THE FRENCH COLONIES relié	3.00



Et le fameux livre d'enfants, illustré en couleurs:

Mina Lewiton, THE MARCH KING—JOHN PHILIP SOUSA relié	1.50
---	------



EDITIONS DIDIER

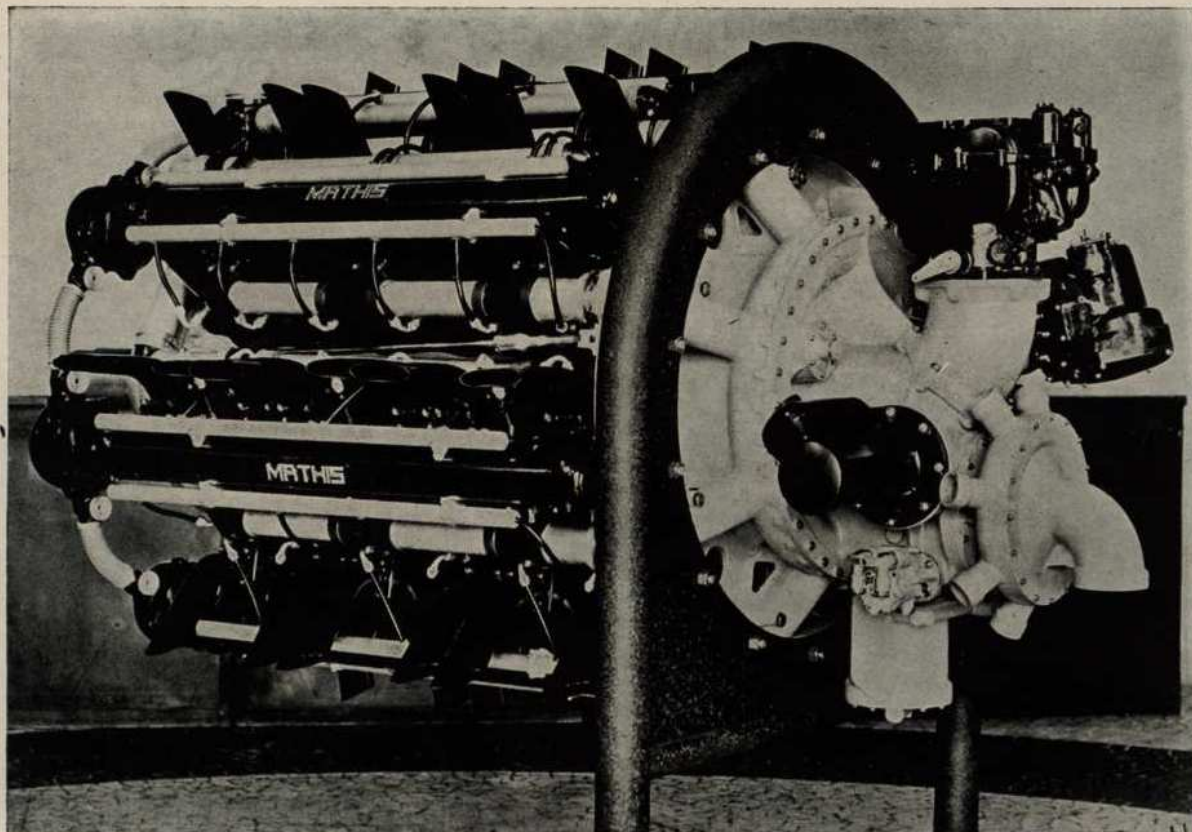
660 Madison Avenue

New York, N. Y.

Tel. REgent 7-1400

Envoi franco contre mandat-poste

REALISATION FRANCAISE



4

0

0

0

C. V

DANS NOTRE
PROCHAIN
NUMERO
UN MOTEUR D'AVION
ENTIEREMENT
FRANCAIS
CONSTRUIT
AUX U. S. A.
PAR LES USINES MATHIS

Les Gadz'Arts son cordialement invités à assister aux réunions organisées le 1er samedi de chaque mois, à signaler en tous cas leur presence aux Etats-Unis à leur camarade René Berg (Paris 18), 4 East 52nd Street, New York City 22, N. Y., Téléphone: Pl 3-5717.

Représentant des Gadz'Arts au bureau de l' Association "French ENGINEERS in the United States, Inc."

Adresse temporaire 230 Park Avenue, Room 1421, New York 17, N. Y. Murray Hill 6-2722.

LES LIVRES FRANCAIS EN AMERIQUE

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

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

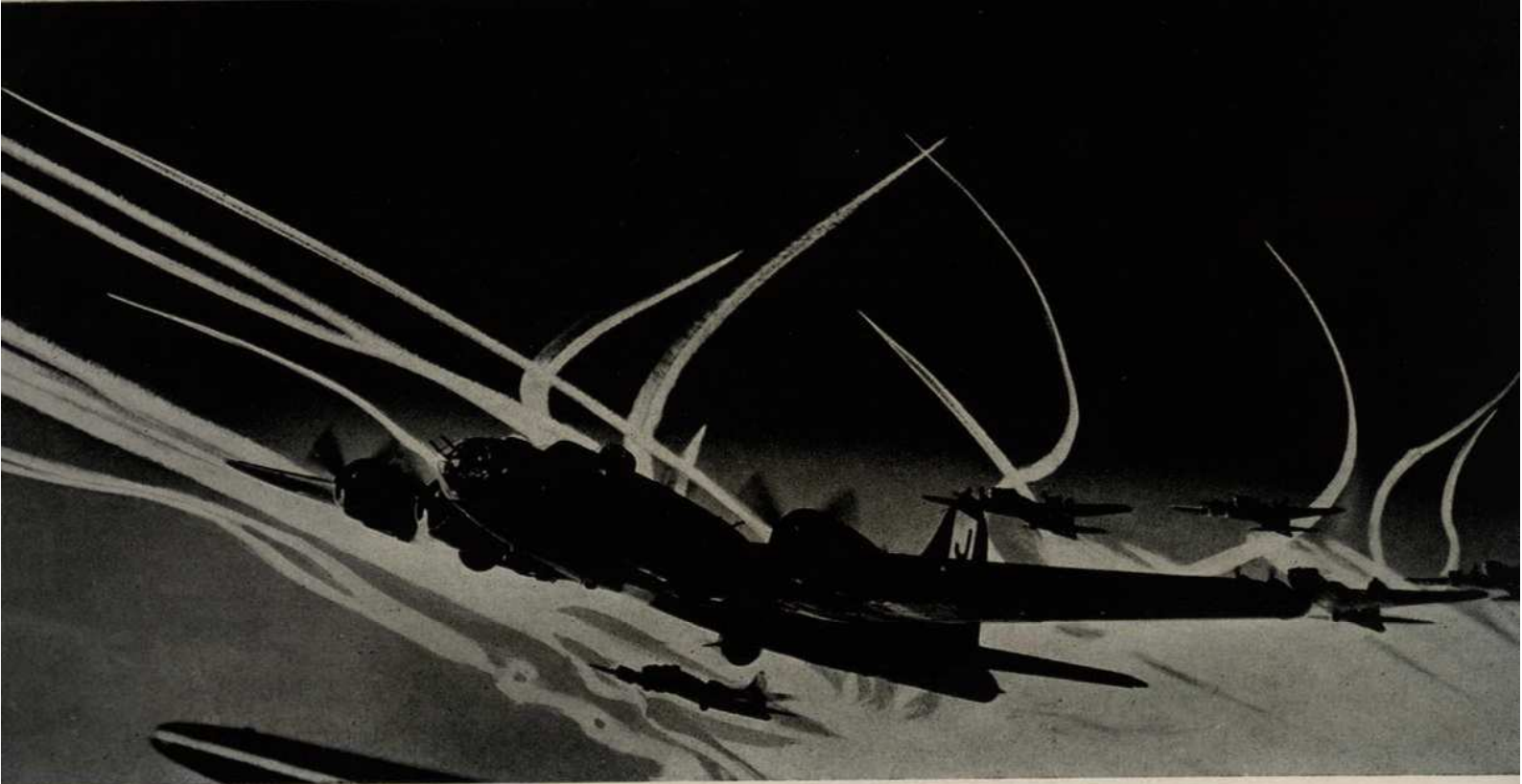
French Department
de

BRENTANO'S

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

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

vous seront adressés sans frais d'expédition.



PETITE HISTOIRE DU THUNDERBOLT

C'est à Paris qu'au lendemain de l'autre, guerre je fis la connaissance de Kartevichvily, le créateur des fameux avions de chasse "THUNDERBOLT," qui chaque jour escortent les bombardiers alliés dans leurs raids sur l'Allemagne.

C'était un jeune Georgien que les hasards de la révolution russe avaient fait échouer en France. Il avait suivi les cours de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique de la Rue de Clignancourt et désirait un emploi.

Je lui confiai un poste d'ingénieur dans mon usine d'aviation. Ses camarades français qui trouvaient son nom trop difficile à prononcer l'amputèrent d'une syllabe et c'est ainsi qu'il devint *Kartvely*.

Les Français ont retenu le nom de l'Anglais *Mitchell* créateur du "Spitfire" mort, hélas, trop tôt pour voir le rôle décisif joué par ses avions en 1940, lors de la bataille d'Angleterre. Ils n'oublieront pas le nom d'*Alexandre Kartvely* lui aussi l'un des grands artisans de leur libération.

Après vingt années de séparation, le destin nous a à nouveau réunis, après avoir toutefois pris un soin malicieux à intervertir les rôles qu'il nous avait autrefois respectivement attribués.

Tandis qu'aujourd'hui au lever du soleil j'assistais à la relève des équipes de nuit, mon regard se fixa avec plus d'attention que de coutume sur deux nombres incrits en haut d'un mat à l'entrée de l'usine: "550"—"74". Ces chiffres représentent les résultats à jour du tableau de chasse des "Thunderbolt."

550 avions allemands, ou japonais,

abattus contre une partie de 74 *Thunderbolt*. Ce prodigieux rapport de sept contre un témoigne les remarquables qualités de cet avion. Muni d'un moteur de deux mille chevaux, armée de six mitrailleuses lourdes, protégé par un épais blindage, le *Thunderbolt* qui vole à la vitesse de 650 kilomètres à l'heure, dicte à la *Luftwaffe* la loi du plus fort—Chacun a son tour—

Il est regrettable que le Maréchal Goering, dont la production d'avions s'effondre chaque jour davantage sous le martellement des bombardiers alliés, ne puisse voir ce que je vois de l'industrie aéronautique américaine.

PAR MICHEL WIBAULT
Le Grand Constructeur Français
D'Avions de Transports

Il verrait sur les aérodromes qui bordent la route que j'emprunte chaque jour pour me rendre à l'usine *REPUBLIC* les centaines de bombardiers lourds qui attendent leurs tour pour franchir l'océan. Les journaux d'ici n'annonçaient-ils pas récemment que l'Atlantique venait d'être franchi pour la 10,000ème fois par la américain, les chaînes cueillent dans un automatisme d'horloge les pièces qui composent les avions qui vont le frapper.

Le grand maître de l'aviation Allemande comprendrait que la disproportion des forces en présence s'accroît chaque jour davantage à son détriment et que maintenant l'échéance approche.

L'industrie aéronautique américaine qui n'occupait que 48.000 hommes en 1938, livrait tout juste trois mille sept cent quinze avions la première année de

la guerre en Europe. Beaucoup de ces avions légers. A la fin de l'année dernière un million six cent mille hommes travaillaient dans les usines d'aviation américaines, et livraient dans l'année près de cent mille avions, comprenant cette fois un énorme pourcentage d'avions lourds.

Cette année-ci ce pourcentage sera encore plus grand, car par le nombre des ouvriers employés et par son chiffre d'affaires, l'industrie aéronautique est devenue la plus importante industrie américaine, on me citait récemment une usine qui occupe actuellement cent mille personnes. Pour concrétiser le chiffre vertigineux de vingt milliards de Dollars de commandes passées en matériel aérien, il suffit de se représenter que c'est le prix qu'aurait coûté en France avant la guerre la construction de neuf cent paquebots de tonnage du *Normandie*.

L'aviation allemande, sous le poids combiné des productions aériennes américaines, britanniques et russes perd chaque jour du terrain. Dans quelques mois les Alliés pourront sans rencontrer de résistance, survoler et bombarder l'Allemagne. Elle sera alors à notre merci. Les sceptiques ont enfin compris que la ou l'avion commande, les armées et les flottes n'ont qu'à fuir ou à se rendre.

Une par une, les villes allemandes s'écroulent sous le poids des bombes. S'il le faut, ce seront les bourgs, puis les villages et les hameaux, jusqu'à ce que l'Allemagne comprenne que ni elle, ni ses chefs, ni personne ne pourra jamais imposer sa volonté à un monde qui veut pour toujours bannir la terreur, la crainte et la servilité. La science dont les pires des hommes ont pu jusque ici, par notre faiblesse ou notre négligence prendre avantage est revenue désormais au service de la liberté.



OASIS

Aspirant MASSON-Pierre

Après un voyage pénible, alors que rien ne la laissait supposer au voyageur inexpérimenté, l'oasis est là à ses pieds, grande tache verdâtre au milieu de l'immensité jaune.

L'oasis . . . Celui qui n'a pas vécu dans le Sud ne peut pas comprendre toute la valeur de ce mot et tout ce qu'il évoque de grand, de réconfortant.

Combien de Méharistes, d'explorateurs, l'ont vu en mirage et sont morts de soif et de fatigue sans avoir pu goûter à son réel repos?

Combien ont payé de leur vie la conquête de ces territoires qui, tels une belle femme veulent rester inaccessibles à l'homme? . . .

Combien sont partis confiants, pleins d'espoir à sa rencontre sans jamais y parvenir? . . .

L'Oasis pour un profane n'est qu'un peu d'eau qui coule remplissant un bassin puis disparaît mystérieusement, bue par le sable glouton. Ce sont des palmiers, de la verdure, quelques maisons indigènes, le tout situé dans un cadre que l'on se représente mal et que l'on embellit suivant son imagination.

Pour l'homme du Sud c'est autre chose. C'est la halte bienfaisante ou l'on pourra après des journées et des journées de désert, reprendre goût à la douceur de la vie, ou l'on pourra reposer ses yeux brûlés par les vents de sable, ou l'on reprendra des forces pour la dure étape suivante.

Les chameaux boiront, puis, lentement, avec de grands mouvements souples s'allongeront sur le sable à l'ombre des grands palmiers majestueux.

A mesure que nous approchons nous apercevons mieux les détails de ce coin qui de loin paraît inhabité. Des êtres humains, des hommes sont là, profitant de l'eau bienfaitrice cette source de vie du Sud. Ils viennent à notre rencontre. La visite des Européens est si rare! . . .

Drapés dans leurs bournous blancs, la face cuite par le soleil brûlant, le regard fixé sur cette immensité désertique, ils semblent les gardiens de quelques trésors . . . Leurs longs nails plats protègent leurs pieds des morsures du sable et rendent leur marche plus souple. Ils semblent glisser silencieusement. Des mauresques les yeux voilés passent sans bruit, indifférentes.

Rien ne vient troubler ce calme, ce grand silence du Sud si ce n'est le bruit régulier et monotone de l'eau tombant sur

WASHINGTON, le 24 Février 1944

Ma mere,

Je ne vous écris pas seulement en mon nom mais au nom de tous les camarades que vous avez connus. Je crois pouvoir le faire car je connais leurs sentiments et je ne pense pas différemment d'eux, ayant été élevé à la même école, école où la sensibilité n'a pas grande place. Si les voyages, en effet, forment le caractère, ils endurent le cœur. Pour beaucoup d'entre nous, nous le savons par expérience. Errants depuis plusieurs années, loin de tout ce qui nous rattache à un coin de terre, avec le seul soutien de l'amitié, c'est maintenant avec une douce résignation, mêlée d'un peu d'amertume peut-être, que nous nous séparons des visages très connus. Une séparation, un adieu ne sont plus que mornes formalités banales. Et les paysages, eux aussi, finissent par nous laisser indifférents, nous traversons villes et campagnes sans étonnement de jour en jour plus blâmes. C'est ainsi, nous devons nous habituer à toutes les situations, à tous les états d'âmes. Mais, si nous arrivons à l'âge où l'homme n'a plus que ses souvenirs, que nous rappellerons-nous? Quelles sortes d'émotions éprouverons-nous si l'on essaye de revenir si loin dans le temps si loin dans l'espace . . . quand de si nombreuses routes s'offrent à nous?

New-Haven, cependant, il n'y a pas un des élèves Français de la Technical School de Yale qui ne s'en souvienne plus tard avec regret. Nous avons seulement passés quatre mois dans cette ville, toujours très occupés et surtout nous y avons trouvé une maison de France, une maison de la Métropole votre couvent du Saint Esprit, tenu par des Soeurs pour la plupart françaises aimant toutes notre pays d'une façon touchante. Nous ne saurons jamais comment vous témoigner notre reconnaissance pour la manière dont nous avons été accueillis. Hospitalité est un mot devenu bien faible, incapable, en tout cas, ici même, avec les qualificatifs les plus forts de traduire votre gentillesse à notre égard. Vous n'avez épargné aucun effort, aucune peine pour nous faire plaisir, pour nous aider, nous offrant votre toit, si nous voulions nous reposer en toute quiétude, votre table pour que nous puissions nous rappeler la meilleure cuisine française, nous offrant des cadeaux pour la Noël et le jour de notre départ.

Pour vous et vos bonnes filles, nous étions des compatriotes qui venions de l'autre bout du monde, nous appartenions à la même famille. Les Soeurs ne se lassaient pas de montrer leur joie à nous

Ma Mere

voir: "Jamais, nous ne nous serions attendues à ce que vous veniez ici, la France est si loin" . . . Et toutes les questions qu'elle nous posaient sur le Pays, leur certitude quant à son redressement, leur confiance dans les qualités des Français . . . Elles nous faisaient part de leur nostalgie, tous les sept ans, elles partaient d'Amérique pour aller voir leurs parents et pour certaines la septième année devait être 1939, depuis, des frères, des cousins tués à la guerre, d'autres prisonniers . . . Elles étaient fières de nous, militaires de France et elles ont tenu à nous présenter les enfants de leur école. Pour ma part, je me souviendrai toujours de ces petits Américains se levant à notre entrée et chantant des hymnes patriotiques français que les bonnes Soeurs avec une infinie patience leur avaient appris. Je me rappellerai aussi la conjugaison du verbe AIMER avec comme complément LA FRANCE: "J'aime la France, tu aimes la France . . ." tout cela en annonçant avec un léger accent.

Bonnes Soeurs du Saint Esprit, si vous êtes fières de nous, nous sommes fiers de vous. Tout le monde à New-Haven connaît les soeurs françaises qui enseignent aux petits enfants, qui soignent les malades, qui offrent chez elles un asile sûr aux femmes seules. Et votre influence ne s'exerce pas seulement à New-Haven mais dans toute la Nouvelle Angleterre, car vous y avez plusieurs couvents du même Ordre, tous aussi actifs, animés de la même Foi. Vous travaillez par amour de Dieu et par esprit de Charité. Vos humbles tâches de tous les jours servent à l'avènement d'un monde meilleur. Elles servent aussi la France, car ceux dans la souffrance et secourus par vous savent que vous êtes françaises, d'autres connaissent bien la voix de notre Pays, vous la leur avez faite entendre quand ils étaient tout jeunes. Et tous sont remplis d'une immense gratitude.

Ma mere, avant de retraverser la mer, je voudrais faire savoir à mes camarades qui ne vous connaissent pas combien ils vous feront plaisir à vous même et aux bonnes Soeurs qui vous entourent, si, au hasard d'un voyage, passant par New-Haven, ils vont frapper à votre porte. Ils garderont, eux aussi, un souvenir ému de cette visite et viendront grossir les rangs de ceux qui, revenus à la Mere Patrie, pourront dire quels sont nos meilleurs "envoyés" à l'étranger.

Je vous demande de bien vouloir transmettre notre respectueuse reconnaissance à nos Soeurs qui prient pour nous.

Au nom de mes camarades et au mien, votre fils en Dieu très dévoué.

Asp. DEVIC-Roger

le sable ou le son guttural de quelque plainte arabe. Les cimes des palmiers se penchent nonchalamment comme pour essayer de puiser un peu de cette eau bienfaisante et le sable étend au loin ses ondulations lentes et régulières tel une mer dont on aurait arrêté le mouvement.

La nuit, la lune découpe de grandes ombres gigantesques et l'oasis prend à ce moment là la parure d'un paysage irréel, véritable figure de décor.

Demain, avant l'aube, la caravane aura repris sa route et le soleil nous la désignera là bas, à l'est, longue file minuscule sur l'immensité mouvante . . .

CHAMPAGNE

SOUS LA CHAMPAGNE

Epernay est le capitale du champagne. C'est une petite ville de province très simple et très propre. Elle n'a vraiment rien d'extraordinaire si ce n'est ses fameuses caves qui abritent des millions de bouteilles remplies de ce champagne, parfum d'or égayant le monde entier.

Ces caves sont d'immenses galeries creusées dans la craie. Elles s'étendent souvent sur plusieurs dizaines de kilomètres et représentent un travail d'homme considérable.

Nous voici devant la Maison Mercier. Ce grand bâtiment blanc contient les bureaux. Entrons. Aux murs de jolis tableaux reproduisent quelques galeries renommées que nous visiterons dans un moment.

avenue de Québec et bien d'autres encore.

De place en place quelques mares: du champagne qui s'est échappé de bouteilles brisées. Nous parcourons uniquement les grandes artères de la cité souterraine car nous voici au haut d'un second escalier qui même, celui ci, aux galeries inférieures, 35 mètres sous terre. Ici encore un nombre incalculable de bouteilles. Parfois des cheminées d'aération laissent voir le ciel bleu de cette chaude journée de Juillet; ces trous d'air sont terminés à la surface du sol par des cylindres creux, en ciment, nous les appelons les essorts; ils émergent, cà et là, sur les pentes du Mont Bernon, semblables aux oubliettes du roi Louis XI.

Le secret de ces caves est de main-

hommes chaussés de sabots de bois et arborant un grand tablier blanc. Ils approchent lentement, presque religieusement; ce sont les remueurs. Suivons-les.

Chacun s'arrête en connaisseur devant un pupitre contenant des centaines de bouteilles et ils commencent leur travail de patiente et de précision: tous les jours à la même heure, ils se rendent comme en procession à leur pupitre. Là, ils tournent les bouteilles qu'ils connaissent d'un quart de tour, soit à droite, soit à gauche, ils en inclinent certaines, ils en redressent d'autres, ils couchent les unes, ils déplacent les autres. Oh! n'essayez pas de les imiter. Cette bouteille qu'ils viennent de remuer, voilà deux ans chaque jour qu'ils la caressent de leurs doigts experts et ils savent... comme des

PAR LE SOUS-LIEUTENANT R. MEUNIER

Avant de descendre sous terre ayez bien soin de vous couvrir chaudement: en été il fait très froid dans les caves. Passons rapidement dans la salle des machines et suivons le guide. "Cet escalier même à nos galeries supérieures qui ont été creusées à 20 mètres de la surface. Elles furent commencées il y a plus de 150 ans par une petite équipe de terrassiers. La craie qu'ils retiraient du sol était transportée par tombereaux dans des champs près d'ici. Cette énorme colline couverte de mousse que vous avez vue sur votre droite avant d'arriver à la Maison est le résultat de ces apports de craie: c'est "la crayère." Ces premières galeries ont une longueur de 16 km. Descendons. Couvrez-vous bien, car dès maintenant la fraîcheur se fait sentir. Dernière recommandation: Faites attention de ne pas toucher les parois verticales d'ou suintent du salpêtre et du liquide blanchâtre qui tacheraient vos vêtements à jamais. Allons.

Nous traversons plusieurs portes et, de plus en plus, le froid se fait sentir sur nos épaules. Nous descendons ainsi un centaine de marches et nous voici au début de la première galerie: Avenue d'Amsterdam. C'est un énorme souterrain large d'environ 5 mètres, haut de 3 mètres, surmonte d'une voute rappelant vaguement la forme ogivale. L'électricité a été installée partout et à intervalle régulier une petite lampe éclaire notre chemin. Contres les parois latérales de ces galeries, des pupitres verticaux contiennent des centaines de bouteilles. Les unes sont horizontales, d'autres plus ou moins inclinées, d'autres renversées et ces longs rubans noirs s'étendent à perte de vue. On avance entre deux murs de champagne bouillonnant dans leur prison de verre.

Bientôt nous croisons d'autres "rues": Avenue de Paris, avenue de Montréal,

tenir une température constante de sept degrés centigrades. C'est aussi le secret de la fabrication du Champagne. A cette température optimale le ferment du vin travaille dans les meilleures conditions possibles et réalise ainsi ce tour de force de transformer en mousseline d'or ce jus de raisin soutiré d'un foudre immense.

Ces caves sont très peu aérées de telle manière à laisser subsister la température de 7 degrés.

A plusieurs croisements, nous voyons des monte-charge, destinés à transporter du sous sol à la salle d'expédition, ces bouteilles qui sont restées, au minimum, cinq longues années, sous la craie.

Mais voici que là-bas à quelques centaines de mètres de nous arrivent quatre

mères savent ce qui manque à leurs enfants.

Tout est silencieux, nos voix résonnent à peine. Remontons. Dans les caves supérieures on entend maintenant le bruit des machines à boucher, à dégorger, à étiquetter, à emballer. Voici le jour. Ici, une grande salle les bouteilles y reçoivent leurs dernières mises au point, nettoyage, habillage, mise en caisse. Là bas dans le fond, un énorme foudre contient au lendemain, 200 hectolitres de jus de raisin.

Voici la salle d'honneur, quelques bouteilles sont sur la table: buvons voulez-vous de ce bon champagne qui arrive à l'instant de l'avenue de Paris, c'est du carte d'or 27 il est bien frais. A votre santé.

PARFUMS WEIL PARIS CO.

Les parfums, ces colognes

**ZIBELINE
CASSANDRA
COBRA**

745 FIFTH AVENUE • NEW YORK CITY

ST. LOUIS



A ma petite Emmeline

ABSENCE

L'année passée—tu te rappelles?—
Tous deux sous la tonnelle —
Que les fleurs étaient belles.

Je te disais: "Je t'aime!"
Tu répondais: "Je sais"
C'était le seul poème
Que nos coeurs connaissaient.

Tes yeux pleins de promesses
Sur les miens se baissaient
Et leurs chastes caresses
Comblaient tous mes essais.

Mais, ce soir solitaire
Devant ton cher portrait.
Je rêve au doux mystère
De ce lointain attrait,

Et, troublé, je découvre
Le sanglot douloureux
De mon être qui s'ouvre
En appels amoureux.

De nos rencontres vaines
J'oublie l'autre plaisir
Et sens gonfler mes veines
D'un plus ardent désir:

L'année passée—t'en souviens-tu?—
En rêveries sans but
De tout ce temps perdu?



PETITS ECHOS

Un collecte faite à Bolling-Field,
D. C., au profit de la Croix-Rouge Améri-
caine a permis de recueillir 117 dollars.

Le "GRAND GALA DE L'AVIA-
TION FRANCAISE" organisé par les
radios de Scott Field a connu un plein
succès.

Un mois de répétitions intensives de
nos choeurs, des attractions particu-
lières et l'aide totale des Sociétés
Francaises, nous amena a cette belle
soirée.

Dès le début du bal prévu 8 H 30, la
salle est comble et nous pouvons voir
dans l'assistance, Mademoiselle Irma
PONSCARME, présidente de la Société
Francaise, Monsieur KNOWLES ROB-
BINS, Président de "France Forever,"
Mr. et Mme MARBAIN, Mr. et Mme.
CHERDAKOFF, Mme. FERRAND,
Mme. JOHNSON, Mr. et Mme. LA-
CROIX, Mr. FAURE, de nombreuses
jeunes filles du WEBSTER COLLEGE,
St. Louis University, des Officiers Amé-
ricains de la Base et du Club, des Offi-
ciers Chinois en "training" a Scott
Field et bien d'autres personnes dans
cette grande salle en V, trop petite pour
contenir tous nos aimables invités

Les programmes, dont le merveilleux
dessin fut réalisé par Monsieur MAR-
BAIN, étaient vendus par les charmantes
jeunes filles.

A 9 H 45, le Lieutenant de GRA-
MONT, Commandant d'armes de Scott
Field fait connaître les raisons de l'ab-
sence de notre Commandant, puis passe
la parole au R. P. GOUBE, Aumonier
de l'Arme de l'air en Amérique.

A 10 Heures, un intermède débute par
les hymnes nationaux Français et Amé-
ricain, puis nous voyons, à tour de rôle,
nos chanteurs rappeler nos belles chan-
sons de France.

Le Sergent Jean COURTOIS fut très
applaudi dans ses imitations diverses et
en particulier par celle d'Hitler.

Miss Norma BELLIM et le Sgt-Chef
Gilbert BELLOW dans une belle exhibi-
tion de valse, de même que miss Mil-
dred BERGFELD et le Sgt Francois
POVEDA dans une exhibition de rumba
furent également très applaudis, ainsi
que le Sergent Jean LIBERT dans ses
caricatures de Tojo et Hitler.

Tout ce programme, entrecoupé par le
choeur des radios dans de belles chan-
sons populaires francaises agrémenta ce
gala qui connut un plein succès.

Et c'est 830 dollars, bénéfice de cette
soirée, qui ont été versés au profit de
nos Prisonniers de Guerre.



MAIS CECI EST UNE AUTRE HISTOIRE

Un jour d'Octobre, l'an passe, un eleve pilote en rupture d'illusions faisait son entree a l'ecole de Mitrailleurs de Tyndall field. Une entree qui ressemblait fort a une sortie, une sortie semblable a une expulsion. Mais ceci est un autre histoire. Soit X le nouvel eleve-mitrailleur.

Un ecriteau accueillit Monsieur X, un ecriteau ou une pancarte je ne sais plus. Cet ecriteau-pancarte disait: "Thru this gate pass the best gunners in the World." Un aveugle l'aurait pu voir. En somme quoi? Une planche de six pieds de long, des lettres de six pouces. C'est assez pour vous rechauffer le coeur. Monsieur X accepta l'augure.

Un jour de Janvier blanc de neige et noir de boue, le Sergent Mitrailleur X faissait halte au seuil de l'ecole radio de Scott-field. Un beau voyage, un long voyage, rudement long. . . Mais ceci est une autre histoire. L'eleve Radio leva la nez, histoire de flairer le temps, un ecriteau de six pieds lui donna dans les yeux: "Thru this gate pass the best Radio-Operators in the World" telle etait l'inscription dans sa simplicité. Un aveugle l'aurait pu voir. C'est presque trop pour vous rechauffer le coeur, il ne faut pas tenter le diable. Monsieur X se signa et marcha resoluement a l'ennemi. Monsieur X c'est moi, je suis Monsieur X, evidemment.

La salle est vaste, trop vaste, dame, il le faut bien, une centaine d'eleves, ce n'est pas rien, comme disait mon pere toutes les fois que j'etais premier en version latine. Cela m'arrivait parfois c'était le bon temps, comme disait mon pere . . . Mais ceci est un autre histoire.

Je me tiens coi assis dans un coin. Une modestie un peu forcee, l'alphabet

morse entre bien, par un oreille. Il sort par l'autre il s'enfuit.

Le sergent-instructeur Llobregat m'avertit, gentiment d'ailleurs: "Tache de prendre a 12 demain, sinon? Sinon je te tue" C'est tout, bonne gens.

Llobregat est brun, tres brun et frise par dessus le marche. Un brun frise, quoi . . . L'oeil de feu, le geste prompt, le coeur dans le main et la main lourde. Je ne crains plus les sergents, j'ai lu Courteline mais la mort, c'est tres embetant, la mort. Le lendemain je passe a 12. C'est tout.

Quatre heures sonnent a ce cher vieux clocher de Carthage. Albi nous dit: "C'est l'heure" Albi notre professeur d'electricite. Albi est un "chic type"

Sergent EYCHENNE R. E.N.N.A.

mieux, un type, tout court. Sa tache est dure, plus dure que nos tetes. Tant de soucis ne l'ont pas aigri, pas le moins du monde. Il ne crie pas, jamais, il travaille dans le calme, nous aussi, et bien. Je le soupconne de n'etre pas tres militaire. Mais ceci est une autre histoire. Des cours, encore, chaque jour, de jour en jour, des "check" aussi. Notre instructeur Bellefeuille est juste, parfois tres juste, toujours paternel, secourable aux ignorants. Je parle d'experience, d'experiences devrais-je dire. Bellefeuille porte un nome sympathique, je roulte les r, lui pas. Bref il a l'esprit de son nom, c'est tout dire. Notre petit monde se defend, les "cent sur cent" abondent. Qu'allons nous faire aujourd'hui (aujourd'hui c'est hier) Monter un poste emetteur, rien de moins, on ne perd pas de temps a Scott field.

Un poste emetteur, ce n'est rien comme disait mon pere . . . Mais ceci est une autre histoire.

Que faut-il: De la patience, encore de la patience, toujours de la . . . un decametre de fil, un fer a souder bien chaud, de la presumption, enormement de confiance en soi.

Une semaine d'efforts insenses, de brulures et d'accès de rage, le poste est termine, presque fini.

Je contemple le mien avec tendresse, je l'ai construit a mon image, c'est une erreur, une grosse erreur. Il emet, c'est un fait, mais pas des ondes, de la fumee, des etincelles seulement. Il parait que les court-circuits ne lui valent rien. Bellefeuille me regarde, il rit, j'en ferais autant a sa place.

Demain le poste fonctionnera, correctement.

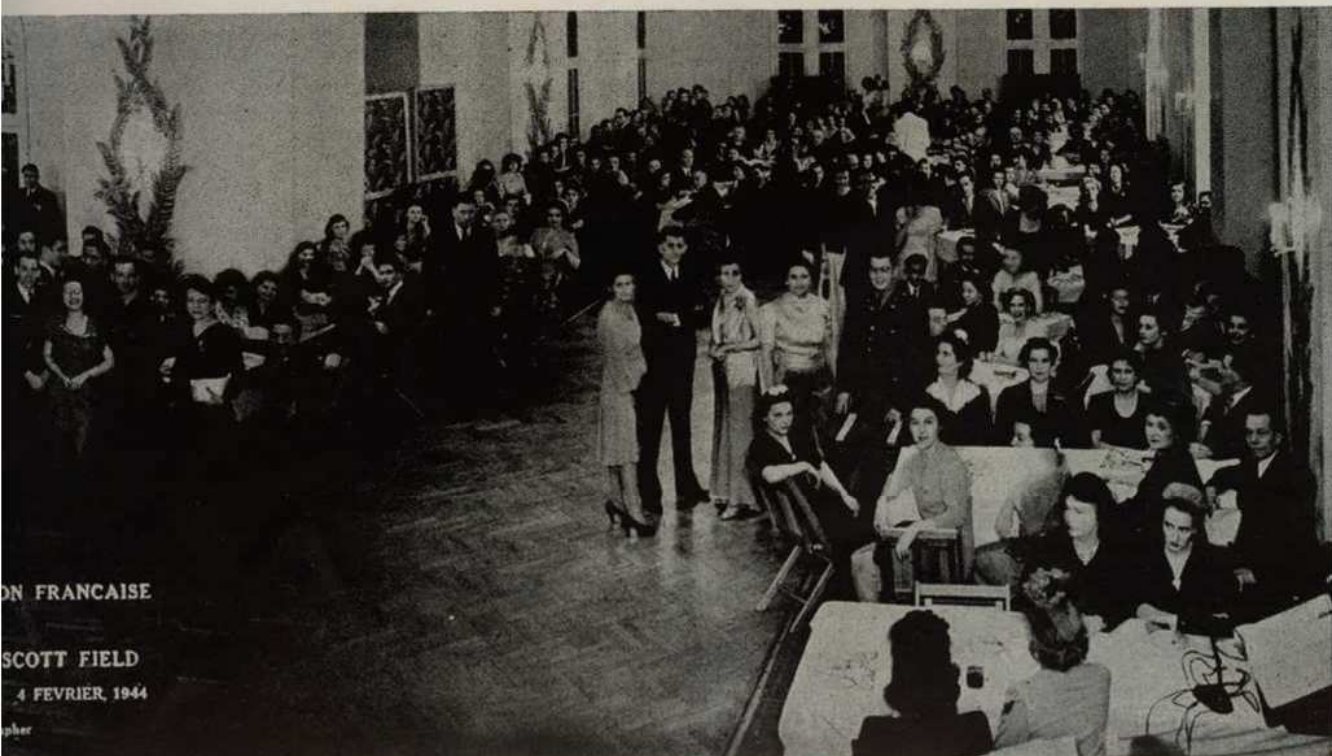
On ne perde pas de temps a Scott field, bien sur, on n'en perd pas en travail on en gagne en amusements.

Saint-Louis est une sacree bonne ville, en verite.

L'Amerique est hospitaliere, mieux que cela meme, tout le monde le sait. A cet egard Saint-Louis est le coeur de l'Amerique, les americaines le coeur de Saint-Louis, et le coeur des americaines . . . Mais ceci est un autre histoire.

Pour les ames eprises de vagues et lointains voyages, la dive bouteille et en route pour Cythere, tous les chemins menent a Rome.

Le temps passe comme disait Monsieur THIERS, encore quelques semaines ou quelques mois, le chant du depart, j'entends le depart pour la gloire. La patience est le minerai de gloire, nous en aurons, on les aura. Mais ceci est une autre histoire.



ON FRANCAISE

SCOTT FIELD

4 FEVRIER, 1944

DAKAR-GAO

La première partie du voyage est terminée.

Etendue paresseusement au bord du Niger, Bamako est une charmante petite ville coloniale aux coquettes maisons de pisé rouge et aux larges avenues bordées de manguiers. Dans son marche d'une heureuse architecture locale, les couleurs les plus disparates se trouvent heureusement mêlées, le jaune des bananes voisine avec le rouge des piments, le vert des citrons, le rose des fraises, le brun des épices, le violet des aubergines, le tout venu sur le dos des petits bourricots d'Afrique, gris, avec deux bandes marbrons qui leur partent des épaules, beaucoup plus jolis et surtout beaucoup mieux traités que ceux d'Algérie ou du Maroc.

Une foule disparate circule dans les

ravitaillement précaire du à la pénurie des moyens de transport, mais vous êtes jeune et je suis sûr que vous vous y plairez." Cette désignation m'enchantait et c'est plein d'enthousiasme que je prend congé.

Par suite de la décrue du fleuve qui ralentit le voyage, le "Mage" que je dois prendre arrivera seulement dans une dizaine de jours. En attendant je serai logé dans une case de passage lépreuse et inconfortable que je ne sais quel humoriste, ni surtout pour quelle raison, baptista pompeusement "Pavillon Chinois." Le surnom resta depuis à cette construction baroque dont l'architecture s'apparente certes davantage à la plus minable case bougnole qu'aux ruines fastueuses du temple d'Angkor.

tent, lors de la saison chaude, l'attente du moment où un peu de fraîcheur permettra enfin le sommeil.

Parlerai-je de cette pendaïson de crémaillère chez Maître H... , ou champagne et Whisky coulant à flot me firent vite oublier l'année de restriction que je venais de passer à Paris et notre "Kil de rouge" hebdomadaire. Mais triste souvenir, j'y fis la connaissance d'une charmante jeune femme que je devais revoir dans des circonstances traquiques, puisqu'il me fut donné, un an plus tard, de retirer son corps carbonisé des décombres d'un avion d'Air France écrasé dans la brousse auprès d'Aguelhoc.

Enfin le jour du départ arrive. Mes bagages accrus des achats destinés à pallier pendant quelques temps à l'insuf-

PAR LE LIEUTENANT J. ROBINOT

ruées, formée de toutes les races du Soudan. Le Bambara souriant cotoie le Maure pensif et pouilleux aux cheveux luisants tandis qu'un rusé Haoussa tente de vendre quelque pacotille à ce berger peul au fin profil sémite. Là aussi les couleurs plus vives se mêlent sans de heuter. Boubous et mouchoirs de tête multicolores forment un ensemble chatoyant rehaussé encore par la lumière blanche et crue du soleil soudanais. Il est curieux de constater combien noirs et Arabes d'Afrique du Nord, avec de moyens différents, les uns utilisant des demi-teintes et des tons fondus, les autres au contraire des contrastes violents, arrivent au même heureux résultat d'où se trouve exclu toute faute de goût.

Le lendemain audience du Gouverneur. Le Palais domine la ville au haut de quelques 180 mètres de la colline de Koulouba où se trouvent tous les bâtiments administratifs, ce qui vaut à cette éminence le surnom quelques peu ironique de "colline inspirée" qualificatif transformé par certains en un autre beaucoup plus violent que je me garderai d'écrire pour ne choquer ni les ni le sens olfactif de mes lecteurs... Pauvre Administration... !

Salon d'attente Un magnifique huisier noir à l'uniforme chamarré m'introduit. Je vais enfin connaître ma destination définitive. Le Gouverneur R... m'accueille d'une façon extrêmement affable. D'une jeunesse extraordinaire, à peine la quarantaine, vif, énergique, dynamique, il est très aimé de ses subordonnés, surtout des broussards auxquels il laisse beaucoup d'autonomie. Après quelques conseils d'ancien à jeune il m'annonce mon affectation "Gao," le cercle le plus éloigné du Soudan. "Pays dur, ajoute-t-il, mauvais climat,



Je passais ces quelques jours entre la bibliothèque du Bureau Economique, les promenades dans les environs, la visite de l'artisanat ou des résultats fort appréciables ont été obtenus sous la direction d'instructeurs européens, celle de la léproserie et le Lido," charmant établissement situé à 7 Kilomètres de la ville, doté d'une petite piscine ombragée de manguiers où il fait bon se baigner aux heures chaudes, et sur les bords de laquelle on peut danser le soir aux sons langoureux d'un tango, dans les fortes senteurs qui s'exhalent de la terre surchauffée, parmi les bananiers propices effilochant leurs larges feuilles dans la lune.

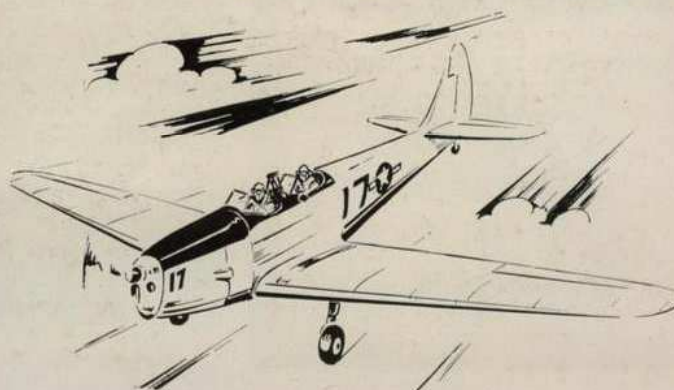
Ajoutons que Bamako possède 4 cafés et deux cinémas dont les programmes changeant deux fois par semaine facilitent

la fin du ravitaillement local je reprend le train qui me conduira 50 kilomètres plus loin à Koulikoro tête de la ligne fluviale. Sitôt arrivé sur le quai notre palace flottant s'affrète à nous dans toute sa splendeur. Qu'on imagine un assemblage baroque de toles et de voies faisant immédiatement penser aux images d'Epinal représentant l'Arche de Noé qui charmèrent notre enfance. Cette impression est encore rehaussée par la présence d'une douzaine de moutons destinés à la nourriture du bord et qui, attachés par le cou à des cornières, nous regardent d'un air suppliant et bêlent lamentablement en essayant de maintenir sur la tole glissante un équilibre perpétuellement compromis par les poussées violentes des manœuvres dont ils encombre le passage, tandis que des groupes de poulets suspendus par les pattes agitent spasmodiquement leurs ailes et s'efforcent, au prix d'un torticolis certain, à faire redescendre le sang qui fait passer leur embryon de crête du rose le plus chloratique au violet de l'aubergine.

D'une largeur égale à la moitié de la longueur et d'un tirant d'eau infime lui permettant de passer avec le minimum d'encombre sur les bancs de sable, le "Mage" comme ses deux collègues le "Gallienne" et le "Bonnier" assure vaillamment le service depuis quelques quarante ans, pendant la période de l'année où le fleuve est navigable. Ou imagine ce qu'un tel trafic, avec les échouages quotidiens qu'il comporte, peut présenter de fatigues pour un vétéran de cet âge. Néanmoins, sous les effets conjugués de sa chaudière à bois, et de son moteur de 60 C. V. placés l'un à l'avant, l'autre à l'arrière pour répartir les charges, et de son unique roue motrice arrière aux pales disjointes, le Mage propulse vaillamment



TUSCALOOSA



La "French Canteen" est administrée par un Comité et ses services sont assurés par un groupe de Dames et d'ancien combattants français dont les noms sont indiqués dans la liste ci-annexée.

Toutes demandes d'informations peuvent être adressées soit par téléphone Murray Hill 2-0895, soit par lettre, à la Directrice.

La Cantine est ouverte tous les jours:
de 9 hs du matin à 11 hs du soir du
Lundi au Vendredi.
de 9 hs à Minuit le Samedi et le
Dimanche.

Elle sert, dans la salle du "Café," le matin de 9 heures à midi un petit déjeuner gratuit ainsi que des sandwiches, bière, chocolat, etc., pour la minime

dans l'atmosphère française qui est sa caractéristique.

Durant les derniers mois écoulés, plus de 700 marins ont été envoyés dans des familles des environs de New York, pour y passer leur permission ou leur convalescence.

Grace à la coopération des journaux français, la Cantine a pu mettre en relation avec quelques membres de leur famille résidant aux Etats Unis et au Canada, plus de 30 marins.

Son Comité d'Accueil s'occupe tout particulièrement des marins et soldats permissionnaires leur procurant des chambres à un prix peu élevé. Son contact étroit avec les membres de la Colonie Française ainsi qu'avec les Cantines Américaines lui permet de porter à la

FRENCH CANTINE NEW YORK

somme de 5 cents; vin et cigarettes pour 10 cents.

La Cantine comporte, en outre, une *Salle de correspondance* et une *Librairie* contenant une grande nombre d'ouvrages de la littérature française ainsi que de nombreux journaux et revues.

Une "Salle de Recreation" qui sert, le soir, de salle de bal, est dotée de tables de Ping Pong, Jeux divers, Phonographe automatique, etc.

Des cours d'anglais sont donnés gratuitement par des professeurs américains tous les soirs à partir de 8 heures, sauf la Dimanche, aux marins et soldats désireux d'apprendre cette langue.

Un grand nombre d'"Hotesses" coopèrent activement au bon fonctionnement des services.

Les membres du "Comité des Hopitaux" visitent chaque semaine les soldats et marins en traitement dans les hopitaux et s'appliquent à leur rendre les services dont ils peuvent avoir besoin.

Au cours de l'été dernier la Cantine a reçu fréquemment, chaque jour, plus de 1000 marins et soldats. Jusqu'à ce jour, 61,245 au total sont venus s'y retremper

connaissance de nos marins, soldats et aviateurs les activités de ses différentes organisations.

La Cantine est toujours prête à coopérer dans toute la mesure de ses moyens à rendre le plus agréable possible le séjour à New York des membres des forces françaises en station ou de passage dans cette ville, et à leur procurer le plus cordial réconfort.



What happens when your hat comes down?

SOMEDAY the War will be over.

Hats will be tossed into the air all over America on *that* day.

But what about the day after?

No man knows just what's going to happen then. But we know one thing that must *not* happen:

We must *not* have a postwar America fumbling to restore an out-of-gear economy, staggering under a burden of idle factories and idle men, wracked with internal dissension and stricken with poverty and want.

We must *not* have breadlines and vacant farms and jobless, tired men in Army overcoats tramping city streets.

That is why we must buy War Bonds—now.

For every time you buy a Bond, you not only help finance the War. You help to build up a vast reserve of postwar buying power. Buying power that can mean millions of postwar jobs making billions of dollars' worth of postwar goods and a healthy, prosperous, strong America in which there'll be a richer, happier living for every one of us.

To protect your Country, your family, and your job *after* the War —buy War Bonds now!

Let's all
KEEP BACKING THE ATTACK!
OFFERT PAR UN AMI DE
F.MAIL



63 W. 44me Rue Près de la 6th Avenue

BROOKS UNIFORM CO.

UNIFORMES FRANCAIS
EQUIPEMENTS
ET BRODERIES
et tous genres,

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

CAMPAGNE D'ITALIE



Français, nous n'avons pas forcément pour principe la haine des Allemands, mais il est un fait que nous ne les aimons pas beaucoup et personne ne s'en étonnera pour qui connaît l'Histoire des deux pays.

Papa, né en 1898 fut élevé dans une famille avec certains principes qui depuis 1870 n'avaient pas pour but l'admiration de nos charmants voisins.

Engagé volontaire en 1915, Aspirant à Saint-Cyr en 1916 il fit deux ans de guerre qui lui valurent onze blessures—soignées d'ailleurs par son père, Colonel, Commandant un H. O. E. à Saint-Hilaire au Temple. A l'armistice, Papa recut son premier galon.

Ame très vagabonde, adorant les voyages, après l'armistice il donne sa démis-

et l'on ne retrouva qu'un mousse, pauvre gosse qui ne savait comment remercier sa "Bonne Sainte-Vierge."

Après son mariage en 1922, Papa continue à voyager, ne se fixant jamais, suivant comme beaucoup la crise d'après guerre.

En 1927 il décide de retourner en Afrique, j'avais alors quatre ans et étais l'aîné de trois enfants, un frère et une sœur.

Une seule occasion se présentait pour partir: l'Armée. Réserviste, Papa réussit à se faire réintégrer dans l'Armée et partit le premier, Maman et Nous le suivirent quelques mois plus tard partout.

De ce long séjour au Maroc ou nous avons habité un peu partout je ne dirai pas grand chose, sinon que de 1927 à

aux mains des ennemis, résolu à une sérieuse revanche qu'il espérait proche. Quel Français n'a pas connu ces heures d'angoisse et d'espoir.

Quelles lettres magnifiques j'ai reçu, alors qu'il avait rejoint ces Chers Tirailleurs dans un Unité que se battait... il retrouvait le vrai Baroud... le combat pour la délivrance du Pays.

Dernièrement ici, en Amérique, j'ai reçu encors des lettres pleines d'espoirs, il semblait redevenu lui-même, heureux de faire un travail utile, content de ses Chefs, de tous ceux qui l'entouraient. Malheureusement il faisant un temps épouvantable et dans sa dernière lettre datée du 1er Janvier, il racontait comment avec son Colonel ils avaient du abandonner l'espoir de rejoindre en 1ère

LE CHEF de BATAILLON COUTRAY de PRADEL Par L'Aspirant Coutray de Pradel

sion, quitte l'armée dès qu'il le peut et part, laissant sa fiancée à Paris, pour quatre ans au Tchad. Seul avec deux nègres pendant trois ans il voyage à travers l'Afrique, et d'Atlantique à l'Océan Indien, plusieurs fois atteint de crises aiguës de paludisme. Il ne dut son salut qu'aux fameuses herbes magiques de ses boys qui avaient pour lui un véritable amour.

De son premier séjour en Afrique, il ramena une magnifique collection d'ivoire, de peaux et de bijoux dont tout sa famille fit ample conquête à son retour. C'est à l'occasion d'un départ en voyage que pour la XIème fois Papa échappa à la mort qui cette-fois là, le frole de près... Devant prendre place à bord du S/S AFRIQUE, un retard de son train lui fit manquer le départ du paquebot à Liverpool. Quelques jours plus tard celui-ci coulait en plein Atlantique,

1936 mon père prit place dans chacune des colonnes pour la pacification de l'Atlas. Nous ne le vîmes que très peu, deux à trois mois par an. Nous recevions de nombreuses lettres plus pittoresques les unes que les autres ou il nous faisait aimer par avance ce beaux pays à la conquête duquel il prenait si joyeusement part, échappant toujours au danger qu'il ne ménageait pourtant pas. Je me souviendrais toujours pourquoi j'aimais tellement Papa: c'était la simplicité, l'élan avec lequel il accomplissait son devoir de père. Je garderais toujours de lui de souvenir du Papa magnifique qu'il fut.

En 1939-1940 étant père de famille il fut renvoyé à l'arrière, après un court séjour dans la forêt de la Warndt rageant avec juste raison contre le mauvais sort qui l'éloignait de son Devoir, il fit tout ce qu'il put pour reprendre le combat. Sa douleur, fut comme celle de tous les Français, de voir son beau pays tomber

ligne des éléments qu'ils voulaient aller visiter... Une lettre de son Colonel raconte la remise de l'expédition. C'est en rentrant qu'un éclat de mortier allemand les a grièvement atteints. Papa mourait quelques heures après. Il ne le reverra pas son pauvre pays. Il na le verra pas délivré de la botte germanique. Je sais quelle place cet espoir avait dans son grand cœur. Je sais avec quelles larmes dans les yeux il m'en parlait. Je sais aussi quels regrets cela aura été pour lui, au dernier moment.

Papa est tombé en Italie au retour d'une mission en première ligne, atteint par un éclat de mortier. Simplement il est mort pour la France ayant accompli son Devoir.

Il est mort avec le sourire, aussi jeune qu'en 1914-1918—parce que tous les Français sont jeunes—versant son sang une deuxième fois pour notre France Chérie.



LES MECANICIENS

LINCOLN-FIELD NEB.





LES MECANICIENS

LINCOLN-FIELD NEB.



MARS ET SES COSTUMES

—“F.MAIL tient a remercier la “French Folklore Society” qui lui a permis d'utiliser certains documents publiés dans son bulletin.

La “rFench Folklore Society” a pour mission de faire connaître, aux Etats-Unis, le Folklore Francais et de servir de centre d'information sur les chansons, les danses, les costumes et les fêtes populaires francaises.”—

Et voici MARS venu. L'air est plus vif, plus subtil dans les vallées du Poitou et de Touraine, sur les landes de Bretagne et sur les monts Vosgiens, dans les plaines et les bois de chez nous.

L'air est plus vif et fleur bon le foin qui verdit, l'herbe mouillée, l'aubépine et les sureaux et les joncs ont des teintes de vitrail neuf.

C'est le Renouveau. L'hiver est terminé et les villages et les hameaux quittent leur manteau d'ennui pour sourire au soleil tout neuf. Pourtant, dès “Patron-Minet,” le paysan ou le vigneron est sur le pas de sa porte, en chemise et sabots et scrute anxieusement le jour qui vient. Le temps sera-t-il beau? Pleuvra-t-il? Ne géléra-t-il pas?

Questions graves et qu'il faut résoudre en consultant les astres, les oiseaux et ces mille autres indices campagnards que l'on se passe de père en fils. C'est que:

“Pluie de Mars, grandit l'Herbette
Et souvent annonce disette.”

et que:

“Mars, sec et beau
Remplit cuves et tonneaux

Aussi:

“De Saint-Paul, la claire journée
Donne une bonne année
S'il y a des brouillards
Mortalité de toutes parts”

Saint-Paul est aussi en Provence, le patron des Cordiers et le 12 Mars, on célébrait autrefois, en grande pompe sa fête. Signalons toutefois qu'en Flandres et Bretagne les cordiers furent très longtemps mal vus... Ils vivaient a part, se mariaient entre eux et jusqu'à la fin du XVIIIème siècle et Bretagne, la sépulture en terre chrétienne leur fut refusée. C'est que leurs cordes servaient a pendre les criminels... et disait-on attaché au Christ. Le 19 Mars, la Saint-Joseph est la fête des charpentiers et des couvreurs et c'est aussi “Le jour ou les oiseaux se marient.” Le 9 Mars... Mardi-Gras dont la célébration donnait lieu a des mascarades et des cortèges joyeux par les rues de nos villes, représente avec la m-carême les vestiges des traditions païennes des Saturnales, des Bacchanales et Lupercals.

L'Eglise catholique, a, peu a peu, incorporé ces coutumes dans un cycle de fêtes chrétiennes, mais elles ont gardé

une certaine odeur de leur origine et mascarades et ripailles rappellent sigulièrement les cérémonies en l'honneur des Dieux de bonne vie.

Dans de nombreux vilages et provinces de France les multiples “célébrations” du carnaval ont été transférées de leur date d'origine a celle du Mardi-Gras. C'est le cas de la “Fête des Gras, qui est devenu le réel jour de car-Fous,” par exemple, populaire, il y a un siècle encore.

PAR L'ASPIRANT CHARTOIS

Acceptées par l'Eglise, ces cérémonies burlesques paraissent souvent devant la populace, les dignitaires ecclésiastiques. Mais en fait, le “Pape des fous,” le “Roi des fous” et leurs évêques... sont les descendants directs des personnages de la cour du Bacchus, des Bacchanales de l'ancien temps.

La parenté entre la carnaval et ces

avait avec la Foire Agricole, a Rennes... la Boeuf Gras.

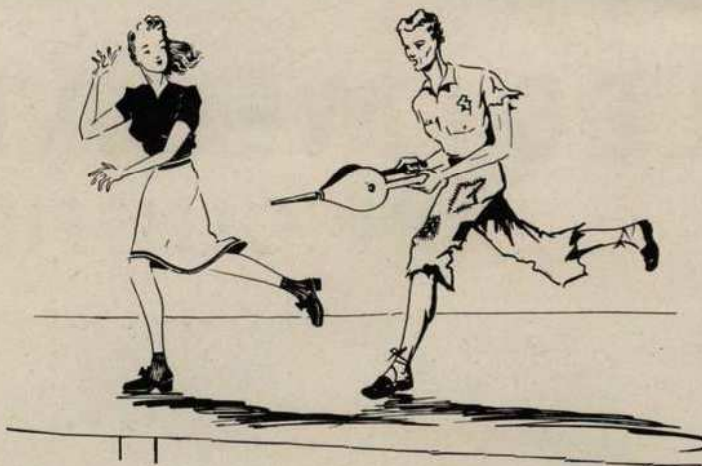
D'autres villes ont leur animal particulier. Ainsi Lyon, pour carnaval, promène un âne drapé de riches ornements et entouré de tous les étudiants.

Tarascon, cite de Tartarin... promène ce jour-la, sa Tarasque fantastique, bête que l'on pourrait croire descendre d'ancêtres préhistoriques

Et beaucoup de villages de Provence ont leur procession du “Roi René” ou les hommes se déguisent en satyres et faunes.

Mais de toutes ces fêtes, deux des plus pittoresques peut-être, sont celles qui ont lieu chaque année, avant-guerre... l'une a Chalons-sur-Saône “Le Roi des Gomiots,” l'autre a Saint-Claude “Le Soufflaculs.”

Le “Roi des Gomiots” était une sorte de monarque grotesque, fils de l'évêque des fous du Moyen-Age. Le dernier Dimanche avant le Carême, le Roi monté a âne était conduit en grande pompe, par un cortège de guenille, au milieu d'un champ. Il y faisait un discours. Un banquet et un bal occupaient le reste de ce jour joyeux ou nul ne pouvait se



fêtes antiques était plus nettement visible encore a Dijon, ou annuellement était célébrée “La fête de la Mère folle.” Les hommes vêtus en vignerons et montés sur des chars parcouraient la ville en chantant de joyeuses chansons a boire, a la grande joie de la population.

La mi-carême a encore une autre origine. Dans de nombreuses villes et villages ce jour est consacré au boeuf et perpétue ainsi le culte du Dieu égyptien Apis...

Au Moyen-Age, il y avait la procession du “Boeuf iVelle” ainsi appelée a cause du cortège de violes et de vieilles entourant l'animal. Avant-Guerre, on trouvait trace de cette coutume dans certaines villes: A Paris, ou elle coïnci-

montrer en habits décents.

La fête de Saint-Claude (Jura) date du temps ou Saint-Claude, maintenant une ville de plus de 13.000 habitants, était seulement une abbaye.

La tradition raconte que les moines se servaient de soufflets dans les rues pour chasser les esprits malins, le mercredi des cendres, et qu'une fois, un frère se trouva soufflé sur les pas d'une femme de mauvaise vie... et de la, vient la coutume du “Soufflaculs.” Une fois l'an, les garçons armés de soufflets parcouraient les rues pourchassant les dames et les demoiselles. Dans les dernières années, la tradition s'est corsée d'un Roi... et d'un bal.

Le Mercredi des Cendres, première journée de carême, voit dans beaucoup de



régions, la mort de Sa Majeste Carnaval.

Personifié par un mannequin grotesque, de paille et de sac . . . le pauvre carnaval qui représente tous les vices, tous le maux de la cité est trainé par toutes les rues de la ville et honoré de façon grotesque avant d'être solennellement jugé condamné à mort pendant que les gamin chantent:

"Mardi-Gras ne t'en vas pas

On fera des crêpes en mangeras."—

La, il est pendu haut et court. La, il est brûlé (Uzés, près de Nîmes ou il est entouré de "Bouffettiers"). La, il est fusillé (Cancale). La, il est noyé.

A Lille, il est condamné à maigrir et il demeure pendant tout le carême au centres des Halles à poisson, maigrissant chaque jour . . . pour facilement périr sous les risées des marchands.

A Paris et dans de nombreuses villes universitaires (Rennes, par exemple) le Mardi gras ou la Mi-Carême étaient prétexte à de joyeux monomes et d'énormes chahuts et Monsieur le Prefet de Police recevait avec tout le protocole voulou, les très gracieuse "Reine des Etudiants."

La premier dimanche de Carême, voit aussi en quelques contrées la tradition des "Pois fricassés." Les jeunes couples mariés dans l'année, offrent aux bonnes gens des pois salés et fricassés, joints à des pommes, des noix, des gateaux . . . et bien sur du vin.

En d'autres pays, pour indiquer que le carême est le début de l'abstinence, les jeunes gens vont voir leurs amies, au soir, et leur disent au revoir, en leur couvrant la face d'un mouchoir. Ainsi ils marquent leur volonte de renoncer à la chair pour ne penser qu'à l'ame. Et de cette coutume vient sans doute l'expression: "Amoureux de carême" appliquée aux amoureux refroidis.

Pendant le carême, en Haute Bretagne, en Limousin, en Anjou des

groupes de jeune filles et de jeune gens, parfois masqués allaient chantant de porte en porte les complaintes de la Passion, quêtant gros sous et oeufs qui servaient à la fete du Lundi de Paques.

"Bonnes gens, daignez entendre, La passion du doux grueux."

Il me semble ouir encore la naive et pieuse mélodie, montant dans la nuit et qui remplissait toute la maison d'émoi.

Vieilles chansons, Majesté Carnaval, traditions et coutumes, vieux échos d'autrefois, d'un terroir, d'un village, qu'il nous tarde tant de redécouvrir à nouveau . . .

En de nombreuses régions: Yonne, Aube, Marne, Beauce, Perche, la premier dimanche de Carême voit encore les rondes et la fêtes des brandons.

Vers le déclin du jour, les jeunes gens du village portant chacun un "brandon" s'en vont par les vergers et les champs, chanter ces rondes et ces exorcismes:

—"Brandons, brulez

Par ces vignes, par ces blés

Brandons, brulez

Pour les filles à marier"—

—"Sortez, sortez mulots

Ou je vais bruler les crocs

Quittez, quittez ces blés

Allez vous trouverez

Dans la cave du curé"—

—"Taupes et mulots

Sors de mon clos

Ou je te casse les os."—

Dans son prochain Numéro "F.Mail" consacrera un article à l'INSTITUT FRANCAIS de New York, dirigé par Monsieur Pierre Bédard, conseiller américain à la MISSION MILITAIRE Francaise de Washington.

Le 20 Avril prochain, cet INSTITUT organise une importante manifestation à l'Hotel PLAZA à New York pour le centième anniversaire de la naissance du grand écrivain francais ANATOLE FRANCE, au profit des Oeuvres Francaises de secours. Le professeur John ERSKINE de l'Université de COLUMBIA prendra la parole. Citoyen de la ville de Beaune (BOURGOGNE), le professeur ERSKINE est membre du Board of trustees de l'Institut.

A TRAVERS LA PRESSE DES CAMPS

"TEXACTS" publié à Sheppard Field (Texas) dans son N° du 4 mars 1944 parle du sergent Pierre Labaune promu par le Faculty Board de l'Ecole des Mécaniciens "Mechanic of the Month." Il est le premier francais à recevoir cette distinction méritée.

Bravo, Sergent Labaune.



"BROADCASTER" publié à SCOTT Field (Illinois) rend compte de la remise des ailes aux classes 33/34 pour distinguer parmi les nouveaux promus un élève francais le Sergent Elie Valette classé 4ième avec une moyenne de 92, 7/100.

Bravo, Sergent Valette.

DOCUMENTATION

Les Premieres Précisions sur le B.29 ontété récemment publiées

Train d'atterrissage tricycle.

Envergure: 141 feet.

Longueur: 99 feet.

Vitesse de Croisière: 250 miles à l'heure à 25.000 pieds.

Poids brut: 100.000/120.000 lbs.

Charge: 16.500/17.500 lbs. pour une portée de 1000 miles. 6000 lbs pour une portée de 3000 miles.

Armement encore secret. L'envoyé special de F.Mail a visité le B.29: il ne peut dire qu'une seule chose en utilisant une formule chère à un détachement pilote: "Ca lui a paru gros" . . .

Tuscaloosa L'Instructeur Talbot



ROBERT GABRIEL'S

Salle du Bois

RESTAURANTS FRANCAIS

WASHINGTON

1800 M Street Northwest

NEW YORK

36 East 60th Street

10 East 52nd Street



Aspirant PECOU Fernand, du Détachement de Liaison du Training

Aspirant Interprète navigant. Engagé volontaire à Washington pour combattre en faveur de la cause alliée qu'il avait toujours servie avec tact et efficacité, volontaire pour la mission d'aider, grâce à ses connaissances de la langue anglaise, à la transformation des équipages français de Bombardement sur avions américains.

A trouvé une mort glorieuse le 19 Décembre 1943 à son poste, en service aérien commandé, donnant l'exemple d'une grande fermeté d'âme et des vertus qui honorent le corps des Interprètes Navigants de l'Armée de l'Air.

IL Y A UNE ANNEE...

Le Colonel William W. Spike (Seattle, Wash.) cdt le 33ième Groupe de chasse américain. Le Lieutenant Thomas E. Thomas et le Lieutenant R. Chase décorés en Afrique du Nord de la Croix de Guerre avec palme. Ces officiers ont été les premiers à re-entraîner sur matériel moderne le groupe de chasse "Lafayette."



DESSIN de L'ASPT JACQUES NOETINGER



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

Star Supply Co.

Dept. Louis MARX
419 Fourth Avenue, New York
Tel. Lexington 2-5548



DODGE-CITY

Smiling broadly, four members of a contingent of 14 American-trained French flyers report to Capt. Robert A. Shaw (left), 1201 Sixth Street, S. Fargo, N. D., operations officer of a B-26 Marauder training squadron at Dodge City, Kansas, Army Air Field, an installation of the Army Air Forces Training Command. The students are the first Frenchmen to receive instruction in the speedy B-26 medium bomber here.

obstination rejoindre les Forces Françaises Combattantes.

Impatient d'aller au combat, est tombe en service aérien commande le 20 Décembre 1943, alors que, de tout coeur il s'y préparait.



CARTIER

Veme Ave. et 52 eme Rue—New York

réalise en ce moment l'insigne

des

Elevés

Français

des

C.F.P.N.A.



DONALD HOOD of Northampton,
Massachusetts

Mr. HOOD was graduated from Duke-
rest College in 1927. He went to work
in 1928 for the Newark (N. J.) Air
Service Co. He was employed as a
salesman but spent much of his time
studying flying and mechanics. In 1930
he received his private and commercial
flying license as well as a license in
mechanics.

He spent one year (1931-1932) as
manager of the airport at Pawling, New
York. In 1932 he went to Northamp-
ton, Massachusetts, where he assumed
position as manager of the airport there.
That position he retained until 1942,
when he released it in order to turn his
knowledge of flying over to his govern-
ment at war. Mr. Hood came to Van
de Graaff Field in 1942 as an instructor
with the Army Air Forces Aviation
Cadet program.

OU TROUVE-T-ON "F.MAIL?"

New York

Librarie de France
Rockefeller Center
Brentano's
V^e Avenue

Librarie du Coordinating Council
Madison Avenue

Washington

Librairie WHYTE
Connecticut Avenue
Brentano's

F Street et ePntagon Building

Birmingham (Ala.)

Ben Fell's Newstand
321 North 20th Street

Philadelphia

Dumas Book Shop

SUR LES RIVES DE LA "WARRIOR RIVER" (Suite et Fin)

Par le Lieutenant J. Roux

leurs fantaisies. Lorsque, la veille de Noël, hier soir, le grand blond, en grand uniforme bleu m'emmena au Cotton Patch à quelques milles d'Eutaw. Je restais toute la nuit de Noël, sous les sapins à écouter leurs rires et leurs chansons. Je rougis encore à certains passages de leurs chants car je commençais à comprendre leur langage. Nous retournâmes ensuite au camp pour assister à l'office religieux de Noël à minuit. C'est une coutume assez peu commune d'ailleurs ici. J'étais même étonné que ces lascars puissent croire à quelque chose de divin. Après l'office, ils montèrent à cinq dans la voiture. Il était à peu près une heure du matin. Un vague pressentiment me faisait croire que quelque chose de louche et de tragique à la fois, se préparait. L'homme au ruban rouge était l'objet de la part de ses amis, de sourires mal définis et de coups d'oeil en coin. Il prit place à côté de celui qui me conduisait. Celui-ci, dans les moments difficiles et Dieu sait s'il en avait en cette nuit là, avait toujours sa langue entre les dents. Bien mal lui en prit d'ailleurs. Derrière, s'étaient installés votre ancien maître et deux autres compères. *(Il s'arrête. Reprend son souffle.)* Je partis très vite. Quand au fameux croisement de Northport, alors que j'aurai du être ralenti et dévié de 90° degrés, comme un éclair je percutais brutalement un camarade qui allait en sens inverse et qui se retourna par la violence du choc, en gémissant, dans la boutique d'un teinturier dont il éventra toute la devanture. Je perdis connaissance. *(Il s'arrête. Il reprend avec un air mystérieux.)* Ce qui me fait croire que c'était un coup monte C'est que le conducteur aurait du voir les phares de mon pauvre camarade qui illuminaient la nuit, au croisement. Quoiqu'il en soit, lorsque je me reveillais de ce cauchemar qui m'avait paru durer un siècle, je souffrais atrocement et je perçus autour de moi une agitation extraordinaire. L'homme bien né, n'avait pas que son ruban de rouge. Il avait la tête toute ruisselante de sang. Cela ne l'émouvait qu'assez peu car il fumait tranquillement sa cigarette. Le conducteur, comme de juste, avait sa langue coupée en deux et ne pouvait plus émettre un son. Quant aux autres, ils paraissaient assez marris d'avoir raté leur coup car ils n'avaient pas poussé assez fort le siège avant pour basculer l'homme au ruban rouge contre le pare-brise.

Elle: Je crois que vos conclusions sont un peu rapides. Je doute fort qu'il y ait en conspiration, car si ce mot a pu être prononcé, c'est sûrement pour permettre à ces hypocrites, de pouvoir raconter cette histoire plus tard au grand amusement futur des auditeurs ébahis, afin de cacher une faute élémentaire de conduite, impardonnable pour un pilote de voitures célestes.

Lui: Vous avez peut-être raison. Enfin, voilà. Moi, qui escomptais passer une si agréable nuit de Noël. *(Un long soupir.)*

Elle: Votre sort est très enviable. On va bientôt venir vous soigner et vous opérer.

Lui: *(Avec espoir.)* Vous croyez?

Elle: J'en suis sûre. *(Puis très pédante.)* Vous n'ignorez pas, mon cher, que depuis deux ans une crise démographique sévit de façon très sérieuse dans notre corporation. Or, les hommes ont bientôt besoin de nous pour leurs occupations comme pour leurs petites joies, correctes ou malsaines, dont ils ne peuvent se passer. Ne désespérez pas. Vous avez encore de beaux jours devant vous. Tandis que pour moi. *(Avec une profonde tristesse.)* C'est bien fini. Adieu les randonnées lentes dans la nuit, les arrêts au hasard d'un chemin creux, tous phares éteints. De combien d'aventures voluptueuses ai je été le témoin muet et complaisant. Adieu Les gais départs matinaux, le petit vent frais parcourant avec délices toute ma pauvre carcasse ankylosée par une nuit d'insomnie. *(Un long silence.)* Je n'ai qu'une consolation, c'est d'avoir connu ces gens étranges *(brusquement attendrie.)* Eux, au moins m'ont aimé

Lui: Laissez moi en douter.

Elle: *(Avec force.)* Oui. Ils m'ont aimée avec une poésie toute spéciale, c'est vrai, mais je n'étais pas pour eux une démonstration permanente de réussite financière ou d'une position sociale bien établie. J'étais à leur image: gaie, enthousiaste, robuste, insouciance. J'avais pris goût à la vie. Ils ne me soignaient pas méticuleusement ni ne me ménageaient, car ils n'avaient pas de réputation extérieure à défendre. Ils n'avaient pas besoin de moi pour cela. Je suis certaine qu'ils se souviendront longtemps de moi comme je ne peux me défendre, malgré toutes les souffrances qu'ils m'ont infligées, de penser à eux nostalgiquement lorsque je vois passer au dessus de ma tête dans le grand ciel bleu, ces avions qu'ils apprennent à dompter.

Machine Tool Research Corp.

DESIGNERS OF SPECIAL MACHINERY

Rahway, New Jersey

PAUL BERT, President

Pilote Français, 1939-40



FRENCH RELIEF FUND, INC.

A MEMBER AGENCY OF THE NATIONAL WAR FUND

COORDINATING COUNCIL OF
FRENCH RELIEF SOCIETIES, Inc.

457 Madison Avenue

New York, N. Y.

Telephone Plaza 3-4571

SIX MOIS

IL A SIX MOIS . . . "F.MAIL"



Ironie d'une existence—déjà fertile en paradoxes—F.Mail vient d'avoir six mois dans la deuxième année de son âge.

Chacun sait qu'il naquit au milieu des maïs et du coton sous le ciel benéfique de l'Alabama aéronautique et pittoresque. Le voila, dans la capitale.

Il y a grandi voila même que les dents lui poussent . . . quelle précocité.

Le moins qu'on puisse en dire est qu'il se porte bien. Certes bien des choses lui manquent encore. Il est bien décidé à se les procurer mais cela n'est toujours pas facile.

Il est maintenant possible de définir son caractère bien incertain encore à ses premiers vagissements.

- 1° F.Mail est d'abord un organe de liaison pour les différentes écoles d'aviation françaises des U. S. A. Il est rédigé, inspiré, soutenu par les élèves des CFPNA et M.B.
- 2° F.Mail est ensuite une revue aéronautique ou les techniciens français, les ingénieurs, les architectes, tous ceux qui ont apporté en Amérique leur formation et leur génie propre feront de plus en plus connaître leurs efforts et leurs réalisations.
- 3° F.Mail est une revue franco-américaine qui s'efforcera sans cesse de puiser dans le passé de discerner dans le présent et d'essayer de prévoir pour l'avenir les éléments d'une amitié de plus en plus étroite et profonde entre la France et les Etats-Unis.
- 4° F.Mail est une revue de civilisation et de culture française ou les valeurs permanentes du prestigieux patrimoine national seront largement sollicitées.

Il accueillera à toute occasion les témoignages de l'élite américaine qui ont gardé la foi en la France parce qu'ils sont restés reconnaissants de ce que la France leur avait apporté.



F.-MAIL EN DEUIL

Massimi, c'est volontairement que je place votre photographie sous le drapeau que vous avez dessiné pour F.Mail au mois de novembre dernier. Vous êtes le premier collaborateur de F.Mail qui disparaît en service aérien commandé. Quarante huit heures avant votre tragique accident vous me promettiez encore de nouveaux dessins. Tous les lecteurs de "F.Mail" se rappellent ces charges impitoyables bien dignes des articles qu'elle illustraient sur l'Espagne par laquelle vous avez quitté la France voici une année. En vous, vivait un artiste doué d'une âme généreuse et lucide servant un talent déjà mur. Né dans le Midi de la France,

votre calme laissait difficilement deviner votre origine méridionale . . . peut-être que plusieurs mois d'internement à MIRANDA DEL EBRO y étaient-ils pour quelque chose . . .

Dans le folklore du C. F. P. N. A. vous étiez "un bon gazier," c'est à dire "un type vraiment bien."

Vos camarades et vos chefs se souviendront de vous.

L'Aviation Française a perdu un soldat, "F.Mail" un artiste.

Le drapeau que vous nous laissez redira pour longtemps ce que vous étiez. Il reste votre souvenir vivant dans "F.Mail."

J. F.