



NO. 7

MAI, 1944

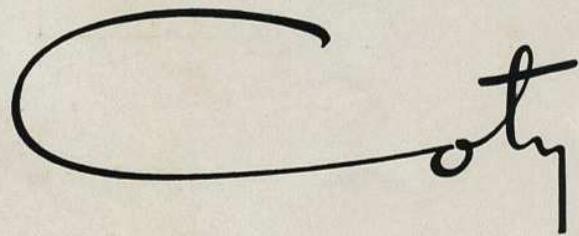
NOUVELLES
DES
ELEVES
DE L'AVIATION
FRANCAISE
AUX
ETATS-UNIS
D'
AMERIQUE
ET
AU CANADA

25 Cts.

M A I L

DONNEZ DES AILES
A LA VICTOIRE
EN SOUSCRIVANT
AUX
WAR BONDS

(EMPRUNTS DE GUERRE DES ETATS-UNIS)

A handwritten signature in black ink, reading "Coty", is positioned at the bottom right of the main text area. The signature is fluid and cursive, with a large oval loop on the left and a more compact "oty" on the right.

S O M M A I R E

Le General Pershing
General de St. Didier
Amiral Raymond Fenard
General Luguet
Medecin General le Dantec
Francis Taylor
Peter Brannon
Sergent Deriviere
Lieutenant Faugeras
Lieutenant de V. Touchaleaume
Sergent Massimi
Capitaine de Corv. Bedin
Alex Gorfin
Lieutenant Valmont
Aspirant Mechineau
S/Lieutenant O. Mantoux
Sergent Marie-Victoire
Adjudant Montreal
Aspirant Baar-Nason
Calvin Claudel
S/Lieutenant R. Meunier
General Harvest
Capitaine Demirgian
Aspirant Blanchet
Aspirant Chartois



Army Air Corps
Marseille—La Joliette

F

MAIL

No. VII 1944 Mai

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

CE
NUMERO
A
ETE
TIRE
A
10,000
EXEMPLAIRES

Comment s'abonner à
"F.MAIL" ?

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

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

ROGER & GALLET

500 FIFTH AVENUE

NEW YORK



**Il y aura 27 années le 13 Juin,
General John J. Pershing
arrivait à Paris**



*Greetings to the Sons of
my former comrades,
John J. Pershing,
April 1917,*

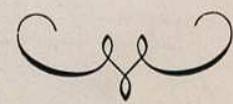
—Ce portrait peint par une artiste française, Mademoiselle MICHELINE RESCO, en 1918, est la propriété du fils du Général, le Capitaine WARREN PERSHING, aujourd'hui avec le Corps Expéditionnaire Américain en Angleterre.



Parfums

Schiaparelli

paris . . . new york



F.MAIL AU CANADA

Monsieur Gérard LEFEBVRE a accepté de représenter F.MAIL au Canada. Désormais F.MAIL réservera une part de plus en plus grande à ce grand pays voisin ou des contingents français d'aviation vont en plus grand nombre s'entraîner dans les camps de la R. C. A. F. ou C. R. A. C. (Royal Canadian Air Force ou Corps Royal d'Aviation Canadien). F.MAIL est allé rendre une rapide visite "tra los lagos" mais il a bien l'intention d'y revenir.

Pour la publicité et les abonnements nos lecteurs du Canada voudront bien s'adresser à Monsieur Lefebvre, 1101 Parc Lafontaine. Tel. FA. 35 91.

ABONNEMENTS

Au moment où les premiers abonnements de six mois ont été acceptés, l'existence de F.MAIL était encore bien problématique.

Désormais la sympathie générale rencontrée par cette jeune revue (Mens agitat molem . . .) aussi bien qu'une pleiade d'annonceurs confiants (Faulte d'argent . . . c'est douleur non pareille disait déjà notre RABELAIS) permettent l'inscription d'abonnements pour 12 mois au prix de \$3.

Afin de ne pas léser les premiers souscripteurs les abonnements de six mois avant le 10 mai seront servis pendant neuf mois au lieu de six comme prévu initialement.

F.MAIL en A. F. N.

Les abonnements à destination de l'Afrique du Nord sont désormais acceptés. Les souscripteurs sont toutefois avertis que la revue y sera amenée à l'occasion des voyages de retour des différents détachements. L'inconvénient venant de l'irrégularité sera compensé par une sérieuse économie postale et une plus grande sécurité dans le service.

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

New York

Librairie de France
Rockefeller Center

Brentano's
V^o Avenue

Librairie du Coordinating Council
Madison Avenue

Philadelphia

Dumas Book Shop

COLLECTION DE F-MAIL

—F-Mail est devenu un objet rare en collection complète. La rédaction de F-Mail possède encore quelques collections.

La nécessité de conserver des collections complètes pour la France ne permet plus de répondre aux nombreuses demandes adressées pour envoyer les numéros manquants.

La collection des 5 premiers numéros de F.MAIL ne sera plus envoyée que contre la somme de quatre dollars.

NOUVEAU CONFRÈRE

Un hebdomadaire de l'aviation française vient de paraître à Alger—"Ailes de France."

"F.MAIL" souhaite longue vie et grand succès à son jeune et nord-africain frère.

Les services du département français de l'O. W. I. font éditer un bulletin de nouvelles quotidiennes et un bulletin hebdomadaire d'informations pour les aviateurs français à l'entraînement dans lesquels tous les événements intéressants l'avenir de la France ont la première place.

F. MAIL adresse ses bien vifs remerciements à la vaillante équipe française de l'O. W. I.

"QUE SONT-ILS DEVENUS?"

Au cours du mois dernier, F.MAIL a remis en relation des parents ou des amis séparés, depuis longtemps. Désormais une chronique régulière sera mise gratuitement au service de tous ceux: Américains ou Français qui sont à la recherche d'amis ou de parents.

Par exemple:

Le Lieutenant de SALABERRY recherche au CANADA les descendants du GENERAL de SALABERRY.

Le soldat Guy REBOUL, recherche la famille américaine de l'épouse du Colonel CRAPON (ancien Conseiller Technique de la France à la Société des Nations jusqu'en 1936) qui épousa aux environs de 1920 une Américaine.

Prière d'adresser la correspondance à:

"What's about?"
F.MAIL
1759 R Street
Washington, D. C.

Washington

Librairie WHYTE
Connecticut Avenue

Brentano's
F Street et Pentagon Building

Birmingham (Ala.)
Ben Fell's Newstand
321 North 20th Street

New-Orleans
Parisiana
Librairie Française
633 Toulouse Street

"SERVICE DE DOCUMENTATION"

Le rythme de l'entraînement américain ne permet pas à ceux de nos camarades plus ou moins spécialisés dans une technique particulière ou intéressés par leur formation ou leurs goûts personnels dans telle ou telle branche de l'activité humaine—soit de se tenir au courant de ses progrès actuels, soit de la façon dont la civilisation américaine y apporte sa contribution originale.

Désireux de multiplier sans cesse,—en particulier sur le plan professionnel ou les échanges internationaux sont les plus fructueux—des contacts personnels précieux pour l'avenir, le Service de Documentation de "F.MAIL" est désormais à la disposition de nos camarades pour:

1° Leur indiquer les institutions, sociétés, universités, personnes susceptibles de leur fournir les informations nécessaires.

2° Pour leur adresser les publications, revues et livres consacrés à un sujet déterminé.

A titre de légitime compensation, F.MAIL sera heureux de publier les études qui auront pu voir le jour grâce à ce nouveau service.

"Il faut phosphorer" disait le Maréchal Foch.

"RADIO F.MAIL"

En accord avec le Département français de l'Office of War Information, "F.MAIL" présente désormais chaque mois son nouveau numéro aux auditeurs de France et d'Afrique du Nord sur les bandes ondes courtes de "l'Amérique vous parle."

Cette émission se fait avec toute la discréption suffisante pour que les collaborateurs de "F.MAIL" n'aient rien à redouter pour leurs familles restées en France. L'enregistrement de cette émission parviendra d'ailleurs dans les camps avec le service régulier de disques organisé en collaboration avec l'O. W. I.

CONCOURS DE LA MEILLEURE

LETTRE

"F.MAIL" demande à ses lecteurs d'écrire une lettre dans laquelle le maximum de 1°) critiques valables et de 2°) suggestions intéressantes (doit être inclus au sujet de F.MAIL—Présentation, Sommaire—Composition—diffusion—Collaborations, etc. . . etc. . .). Les 3 lettres les plus pertinentes seront publiées dans F.MAIL et chacun des auteurs recevrant \$5.00.

DU REDAN TUNISIEN

On a fort peu parlé aux Etats-Unis du rôle de l'armée française dans les opérations de Tunisie. Les raisons de ce silence sont multiples: absence initiale de correspondants de guerre américains auprès des unités françaises, précarité des communications, encombrement des moyens de transmission, et par dessus tout répercussion sur le plan de l'information des difficultés inhérentes au début d'une campagne improvisée.

Le temps écoulé depuis la libération de la Tunisie procure aujourd'hui le recul nécessaire pour permettre d'apprécier l'importance de l'activité des troupes françaises pendant les six mois de cette dure campagne.

* * *

Aux termes des conventions d'armistice de 1940, l'Allemagne et l'Italie n'avaient autorisé le maintien en Afrique du Nord que d'une petite armée de 30,000 hommes dépourvue de moyens mécaniques et d'armes antichars, à peine suffisante pour réprimer un éventuel soulèvement indigène mais tout à fait incapable de lutter contre une armée dotée d'un équipement moderne.

Toutefois, grâce, entre autres facteurs, à l'action opportune, sournoise, tenace des délégations françaises auprès des commissions d'armistice, ce plafond fut largement dépassé et, dans les derniers jours de novembre 1942, le Général Giraud pouvait disposer d'une armée de 120,000 hommes, remarquablement entraînés, animés d'un moral très élevé et brulant du désir de reprendre les armes contre l'ennemi héréditaire.

L'armement, par contre, faisait gravement défaut. Non seulement les Allemands nous avaient privé de matériel blindé ou antichar, mais le matériel d'artillerie était également insuffisant et le parc auto ne comportait que de vieux véhicules souvent hors d'état de marche en raison de la pénurie de pièces de rechange.

Des dépôts clandestins avaient bien pu être constitués, grâce à un sens magnifique de leurs responsabilités émanant d'un grand nombre de français courageux et à la complicité d'une administration dont les membres firent preuve d'un patriotisme éclairé. Ces stocks comprenaient quelques pièces antichars, des munitions, des appareils de transmission mais en quantité insuffisante.

En définitive, seul l'armement d'infanterie, individuel et collectif, était très satisfaisant en nombre comme en qualité, et l'approvisionnement en munitions, bien que restreint, s'avéra suffisant grâce à l'appoint fourni par les stocks clandestins.

Cette infériorité matérielle eut une répercussion directe sur l'emploi des troupes françaises qui durent toujours rechercher des secteurs montagneux où les blindés ennemis avaient difficilement accès, mais qui imposaient à nos fantassins de terribles épreuves physiques et morales.



Par le GENERAL DE ST. DIDIER

C'est cette armée, pauvre en matériel mais enthousiaste et ardente, qui reçut en novembre 1942 la lourde mission de couvrir les débarquements alliés.

Les troupes françaises se trouvaient ainsi placées à nouveau en avant-garde mais, au lieu d'être isolées, dans l'espace et dans le temps, comme en 1940, elles avaient cette fois derrière elles, la puissante machine de guerre anglo-américaine.

Tout au long de l'immense front qui depuis Tunis et la région de Medjez-el-Bab s'étendait jusqu'aux grands oasis sahariens, des "bouchons" furent placés sur tous les axes de pénétration. Les unités françaises, compensant leur infériorité numérique par une activité incessante, résistèrent victorieusement à toutes les attaques lancées par les puis-

sances de l'Axe en direction de l'Algérie. Surnommant la fatigue, elles permirent au commandement allié de déployer en sécurité son dispositif face à l'est.

Au début de décembre, 1942, le Général d'Armée Alphonse Juin, Commandant en Chef des Troupes Françaises en opérations, tenta de se frayer un chemin vers Tunis au travers de l'apre massif montagneux du Djebel Chiriel, jugé impénétrable aux blindés ennemis. Mais les chars allemands se révélèrent capables d'utiliser les plus mauvaises pistes et il fallut se résigner à adopter une attitude défensive en attendant la concentration de nouvelles forces.

* * *

Dominant la plaine cotière, unique voie de retraite pour l'Armée Rommel, la chaîne Nord-Sud de la Dorsale Tunisienne devenait l'enjeu de la bataille "des communications."

Pendant tout le mois de janvier, 1943, l'ennemi, par d'incessants coups de bouloz locaux, tenta de s'en assurer la possession: la coulée d'Ousseltia, la trouée de Pichon, les cols du Fondouk, du Faïd et de Sened furent le théâtre de combats acharnés où unités françaises et américaines luttaient côte à côte.

Parvenu en Tunisie, avec la majorité de l'Afrika Korps, le Maréchal Edwin Rommel, par une manœuvre hardie décida de passer à offensive pour élargir sa zone de retraite, déployant à l'Est de Faïd de puissantes formations blindées accompagnées d'Infanterie portée et d'artillerie automotrice. Il lança à partir du 14 février, de vigoureuses attaques et réussit, au prix de pertes sévères, à pénétrer profondément dans le dispositif allié.

La situation fut rétablie, au bout d'une semaine de persévérants efforts, grâce à l'action des grandes unités alliées envoyées en renfort et des divisions françaises du 19e corps qui, sous les ordres d'un chef énergique et calme, le Général Koeltz, barrèrent la route de Tebessa comme celle du Kef et empêchèrent l'ennemi de prendre pied sur le plateau de Bou Chebka.

Plus tard le col de l'Essatour fut de même tenu avec succès par nos tirailleurs marocains et ce sont des unités algériennes qui du 26 février au 1er mars repoussèrent la furieuse attaque menée par les Allemands sur les hauteurs dominant Medjez-el-Bab.

* * *

L'arrivée en Tunisie de la 8e armée fut suivie d'une nouvelle répartition des secteurs et il fut prévu que l'Armée française, très fatiguée, serait envoyée dans

A LA CHAINE PENNINE

ses garnisons du temps de paix, pour être réorganisée et recevoir du matériel moderne.

En réalité, les nécessités d'une lutte implacable imposèrent son maintien sur la ligne de feu dans tous les secteurs. Les Corps francs et les Tabors Marocains au Nord, le 19e Corps au centre, le véhicules souvent hors d'état de marche et les troupes du Général de Larminat au Sud, en liaison avec la "8e Armée," participèrent brillamment aux opérations finales qui libérèrent le sol africain et permirent la capture de 224,000 germano-italiens, dont 35,000 furent faits prisonniers par des Français.

* * *

Première revanche des sombres jours, durement payée, hélas-pour les forces françaises renaissantes, soumises aux difficiles problèmes d'effectifs, par des pertes douloureuses s'élevant à 13,000

hommes environ. La campagne de Tunisie n'est qu'un épisode victorieux dans le déroulement d'une guerre aux multiples fluctuations.

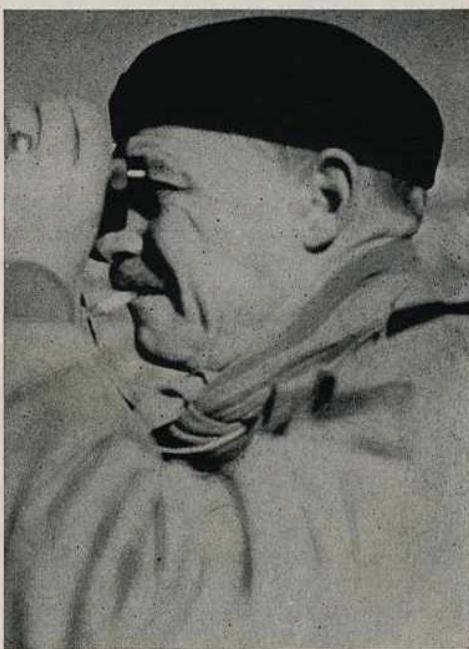
Elle a toutefois démontré une fois de plus les magnifiques qualités du soldat français, son endurance incroyable aux fatigues et aux intempéries, son ardeur combattive et son esprit de sacrifice.

Au cours de combats incessants et meurtriers, les troupes françaises ont perdu en Tunisie le sixième de leur effectif. L'ampleur de ce sacrifice, l'importance des succès remportés en dépit d'un équipement insuffisant, la brillante tenue des troupes françaises actuellement sur le front d'Italie laissent incontestablement prévoir les hauts faits d'armes que ne manqueront pas d'accomplir nos soldats et leurs chefs quand, aux cotés des Alliés, ils combattront enfin sur le sol français pour la libération de la Patrie.

Le 12 avril 1944.

LE GENERAL JUIN EST CITE A L'ORDRE DE L'ARMEE

Le Général d'Armée, Henri Giraud, Commandant en Chef, cite à l'ordre de l'Armée: Juin Alphonse, Général d'Armée, Commandant le Corps Expéditionnaire Français.



"Magnifique Chef de guerre, aussi lucide dans la conception, qu'énergique dans l'exécution. A su insuffler à ses troupes sa généreuse ardeur et briser les résistances adverses par une manœuvre de souplesse et de vitesse.

A montré de façon éclatante aux Alliés enthousiastes et à l'ennemi stupéfait, ce dont était capable l'Armée Française de 1944, pour venger la campagne de 1940.

La présente citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec Palme.

Fait au Quartier Général le 6 avril 1944. Signé: Giraud.



MARINE

Je suis très reconnaissant aux éditeurs de F-Mail pour l'intérêt qu'ils portent aux choses de la Marine; je les remercie de l'hospitalité qu'ils offrent si généreusement à l'Aéronautique Navale Française dans leur revue. F-Mail m'apparaît comme une vibrante illustration de la France nouvelle, de la jeunesse et du dynamisme sur lesquels reposent tous les espoirs de ceux qui nous attendent, là-bas, dans la torture du silence.

Puisqu'il m'est permis de m'adresser aujourd'hui aux lecteurs de cette revue, je veux leur parler de la Marine Française de 1944.

* * *

Je crois que peu de gens ont une idée même lointaine du travail accompli et du chemin parcouru depuis le 27 novembre 1942 où la flotte de Toulon disparaissait héroïquement laissant en réserve des unités isolées réparties aux quatre coins de l'Empire Français.

Peu de français se doutent qu'en quinze mois d'efforts continus la Marine Française a réussi à reconstituer un personnel qui dépasse actuellement 50,000 officiers et marins. Ce chiffre devient plus frappant si l'on se souvient que l'effectif total de la Marine Française du temps de paix était en 1939 de 60,000 hommes.

L'on se rend mal compte également du fait qu'en dépit de la cruelle hécatombe de Novembre, le réarmement et la réparation des unités hors de France ont permis la mise en service d'une flotte de 300,000 tonnes environ qui représente en tonnage la moitié de la flotte de guerre française d'avant-guerre.

Ce tour de force est le résultat d'une harmonieuse collaboration entre nos autorités navales et les marines alliées, particulièrement avec la Marine Américaine qui en bien des circonstances a consenti de très gros sacrifices pour donner la préférence à nos bâtiments sur ses propres bateaux dans les arsenaux des Etats-Unis.

C'est ainsi que le "RICHELIEU," les croiseurs "MONTCALM," "GEORGES LEYGUES," "GLOIRE," "EMILE BERTIN," les contre-torpilleurs "TERRIBLE," "FANTASQUE," "MALIN," des sous-marins, des avisos ont pu, depuis longtemps, rejoindre les formations alliées sur les théâtres d'opérations.

Ces bâtiments qui faisaient tous partie de nos unités les plus modernes ont été dotés au cours de leur refonte, des améliorations scientifiques qui sont le fruit des trois dernières années de guerre.

Nos arsenaux et ateliers d'Afrique, tant ceux de Bizerte, de Casablanca

que ceux d'Alger, d'Oran et de Dakar ont fait par ailleurs, un travail qui en proportion de leurs moyens paraît gigantesque. C'est dans ces ports qu'ont pu être réparés et entretenus non seulement tous les autres bâtiments de la flotte française qui, pour la plupart, ont beaucoup souffert de surmenage, mais encore une forte proportion des bâtiments de guerre et de commerce alliés en opération sur les côtes d'Afrique.

Pour parachever le rejeulement de la flotte française, c'est l'aéronautique navale, auxiliaire indispensable de toute marine moderne, qui a été récemment l'objet de l'attention du Haut Commandement et qui a reçu les premières livraisons du remarquable matériel neuf qu'elle va devoir à nos alliés.

Les résultats... ils sont tout simplement magnifiques et rechaufferaient bien des coeurs français si le secret des opérations maritimes n'en voilait les épisodes les plus poignants.

Rappelons-en, si vous le voulez bien, quelques uns choisis parmi les plus caractéristiques de l'activité déployée pendant cette période.

Parmi les tâches qui peuvent lui incomber, la marine est souvent appelée à coopérer aux opérations des forces terrestres; en particulier, elle est chargée de l'escorte des convois qui transportent les troupes et leur ravitaillement. Mais, quand ces transports présentent un grand caractère d'urgence, quand il faut réunir les conditions maxima de rapidité et de sécurité à cause de l'importance de l'enjeu engagé, on peut faire appel aux bâtiments de guerre eux-mêmes.

C'est ainsi que lorsque se présente de la façon assez inattendue, l'occasion d'opérer les débarquements en Corse, la marine de guerre française se chargea de l'opération. Les Alliés avaient en effet leurs forces navales occupées sur les côtes d'Italie; d'autre part, les risques étaient grands par suite de l'occupation par les Allemands de la Sardaigne toute proche et de la menace à la fois sous-marine et aérienne qui en résultait. Mais il fallait faire vite, afin de ne pas laisser le temps à l'ennemi de se ressaisir: le premier, dans la nuit du 12 au 13 septembre, un sous-marin jette sur la côte en un point non éloigné d'Ajaccio, 109 hommes et leur équipement; ils sont immédiatement renforcés par cinq cent autres, à la suite d'un raid à grande vitesse de deux de nos bâtiments légers qui forcent de nuit la passe d'Ajaccio et viennent s'amarrer à quai sans même avoir la certitude que la ville n'est pas aux mains des Allemands.



AMIRAL FENARD

Les débarquements s'opèrent ensuite, sans arrêt, grâce à la participation de tous les bâtiments disponibles qui retournent aussitôt leur tâche terminée, reprendre un nouveau chargement. Pour bien montrer l'effort accompli il suffit de rappeler que trois sous-marins contribuent pour leur modeste part aux opérations, tandis qu'un bâtiment ancien et fatigué reçoit en 36 heures, une DCA moderne, qui lui permet de jouer le rôle de transport et qu'un autre alerté à Dakar, débarque quatre jours plus tard à Ajaccio 1500 hommes et 250 tonnes de matériel.

Quand, après 12 jours, des convois réguliers purent être organisés avec des bâtiments de commerce, la tête de pont établie en Corse était déjà solidement, entre nos mains.

* * *

Dans les opérations d'Italie, la Marine française ne reste pas non plus inactive: alors que des canoniers marins se battent aux côtés de nos formations de l'armée de terre, nos croiseurs se livrent à des bombardements répétés des communications ennemis le long de la côte. Ainsi devant Formia, un de nos bâtiments harcèle de 604 projectiles les objectifs ennemis et s'attire les éloges du commandement allié pour la précision et les résultats de son tir.

FRANCAISE

Mais souvent la Marine ne se contente pas de ce rôle de soutien. Elle doit également essayer d'intercepter les communications et de gêner le ravitaillement de l'adversaire. Il serait fastidieux de rappeler ici toutes les attaques auxquelles nos unités se sont livrées avec succès contre les bâtiments ennemis, mais je tiens à montrer par quelques exemples récents la part de premier plan prise tant par nos sousmarins que par nos bâtiments de surface dans la lutte, sans merci, engagée contre la navigation allemande.

Au cours d'une patrouille, à proximité de la côte ennemie, un de nos sous-marins pulvérise un gros chasseur qui l'a décelé et se prépare à l'attaquer. Quelques jours plus tard, non loin de là, il rencontre un gros cargo protégé par trois vedettes et un ballon captif. Il n'hésite pas, à l'attaquer malgré la difficulté de l'approche et fait but; il est aussitôt violemment grenadé alors qu'il n'a pas eu le temps de refermer ses tubes; un tuyautage de lancement se casse, les soupapes sont ébranlées tandis que les disjoncteurs sautent.

La situation est grave, car si le tube dont le tuyautage est cassé ne se referme pas, la perte du sous marin est certaine, le personnel réagit cependant avec sang froid et si le tube ne peut être verrouillé, la fente qui en résulte est légère. Quand les manomètres redonnent des indications convenables, le sous-marin est à 90 mètres et a une "assiette" de plus de 10; mais les explosions se succèdent, secouant violemment la coque; l'une d'elles soulève le panneau qui laisse pénétrer de l'eau avant de retomber sur son siège; les images deviennent floues... le personnel est enlevé du parquet; le sous marin a failli être aspiré en surface. Deux heures plus tard le danger semble écarté et le sous-marin reste encore cinq jours à explorer les baies; il s'approche suffisamment d'un port pour y compter les bâtiments qui s'y trouvent. Il rentre ensuite à Alger sa mission terminée.

* * *

Joignant leur action à celle de nos sous-marins, nos forces de surface ne restent pas inactives; elles accomplissent toute une série de raids à grande vitesse dans les eaux territoriales ennemis, ayant fréquemment à repousser les attaques à la bombe et à la torpille des appareils allemands.

Une nuit, en Adriatique, deux de nos bâtiments coulent après un engagement d'environ 1 heure et sans subir eux-mêmes aucun dommage, deux cargos, un

torpilleur et deux grosses vedettes lance-torpilles.

Trois semaines plus tard, sur la côte de Morée, un autre convoi est rencontré dans les mêmes conditions: après un combat, au cours duquel nos unités n'ont que de légers dégâts matériels et trois blessés, le bilan des pertes de l'ennemi est le suivant: sur 5 bâtiments, 3 sont incendiés et détruits, 1 autre probablement coulé; le cinquième est perdu de vue après avoir été touché.

Ces quelques exemples sont suffisamment probants pour ne pas appeler d'autres commentaires sur l'efficacité de nos bâtiments, le degré d'entraînement et le moral de nos équipages.

Je ne voudrais pourtant pas terminer cet article sans dire un mot de l'admirable travail accompli sans relâche et dans des conditions obscures par la phalange de nos petits unités dans l'escorte des convois et par nos croiseurs dans leurs longues patrouilles à la recherche des "raiders" ennemis.

On ne peut nier en effet qu'une des œuvres essentielles de la marine dans cette guerre est la protection du trafic. Voici quelques chiffres:

Dans les cinq derniers mois, la marine française a organisé et escorté, entièrement seule, 140 convois et participé à 73 convois alliés de la côte occidentale d'Afrique à la Tunisie; de l'Afrique du Nord à la Corse; certains de nos escorteurs ont couvert plus de 7,000 kms en un mois.

Elle a en même temps assuré la protection de la grande pêche et pendant toute cette période, aucun bâtiment escorté, aucun caboteur ou chalutier n'a été perdu du fait de l'ennemi. Cependant, nos croiseurs chargés de la patrouille de l'Atlantique couvraient plus de 120,000 milles marins soit plus de cinq fois et demie le tour de la terre.

J'espère vous avoir montré, un peu, par ces quelques lignes, bien trop incomplètes, la part que la marine française avait déjà prise, à la guerre gigantesque qui doit aboutir à la destruction de l'Allemagne et la libération de notre pays. Vous pouvez être sûrs que lorsque les opérations de débarquement viendront, elle saura de tout son cœur et de tous ses moyens rassemblés accomplir glorieusement la tâche qui lui sera confiée.

La guerre finie, nos marins reprendront la garde de notre Empire et continueront à rétablir la prospérité et le rayonnement de la France.

Sans marine, souvenons nous en bien, il ne saurait être de grand pays.



L'AERONAUTIQUE NAVALE

Par Le Capitaine de Corvette BEDIN

Le 30 mars dernier ont débarqué aux Etats-Unis les premiers éléments d'un important contingent de personnel de la marine nationale destiné à la formation des escadrilles de l'aéronautique navale. Certains de ces pilotes sont "de vieilles tiges" qui ont pris part à la campagne de France en mai et juin 1940. D'autres au contraire à peine sortis de France ou tout récemment émoulus de nos lycées d'Afrique viennent ici pour s'entraîner et partager les joies et les déceptions du pilotage "Ab initio."

Peu à peu les instructeurs français formeront en Amérique le cadre des groupes successifs. Au fur et à mesure des arrivées et dans la mesure du secret militaire, nous tiendrons au courant nos camarades de l'activité de l'aéronautique navale française en pleine renaissance, et F.MAIL en sera le meilleur des traits d'union.

Par ordre d'ancienneté, voici les premiers arrivés:

Lieutenant de Vaisseau Van Effenterre

Lieutenant de Vaisseau Mellet

Ingénieur Mécanicien 1ère Classe : Doussaud et Henri

Maitre Principal Vergnon

Maitre Pillard

LA RONDE

Si toutes les filles du monde
Voulaient s'donner la main
Tout autour de la mer
Elles pourraient faire une ronde

Si tous les gars du monde
Voulaient bien êtr'marins
Ils f'rainerent avec leurs barques
Un joli pont sur l'onde

Alors on pourrait faire une ronde
Tout autour du Monde
Si tous les gens du Monde
Voulaient s'donner la main

PAUL FORT

EN REVENANT DES ECOLES

Quelques heures dans une école, parfois quelques demi-heures au cours d'un voyage rapide, à l'occasion d'une remise d'insignes, c'est peu.

—C'est assez cependant pour passer devant des centaines d'entre vous, échanger quelques mots avec chacun, enregistrer des idées comme des clichés et des impressions générales de fond.

Parmi ces impressions, celle, réconfortante, d'avoir parcouru la France à travers des visages et des voix marquées par la province ou la ville d'origine: Paris,

surement, mais aussi le Nord, la Provence, la Savoie, le Dauphiné, le Jura, l'Alsace, la Lorraine, la Bretagne le Centre, la Normandie le Sud Ouest, l'Afrique, et tant d'autres noms qui rappellent des paysages familiers, souvent survolés.

Les visages jeunes, au regard droit, les voix fermes, la présentation correcte, l'allure vive, tout cela forme un ensemble qui respire la vigueur, et, malgré tout, la bonne humeur. La bonne humeur, voici quelque chose qu'il vous faut garder, elle n'est pas seulement le signe de la santé

morale aussi bien que physique, une qualité, un mérite, la bonne humeur encore plait à la chance. Il faut la vérifier sur son visage comme on vérifie sa tenue, le noeud de sa cravate.

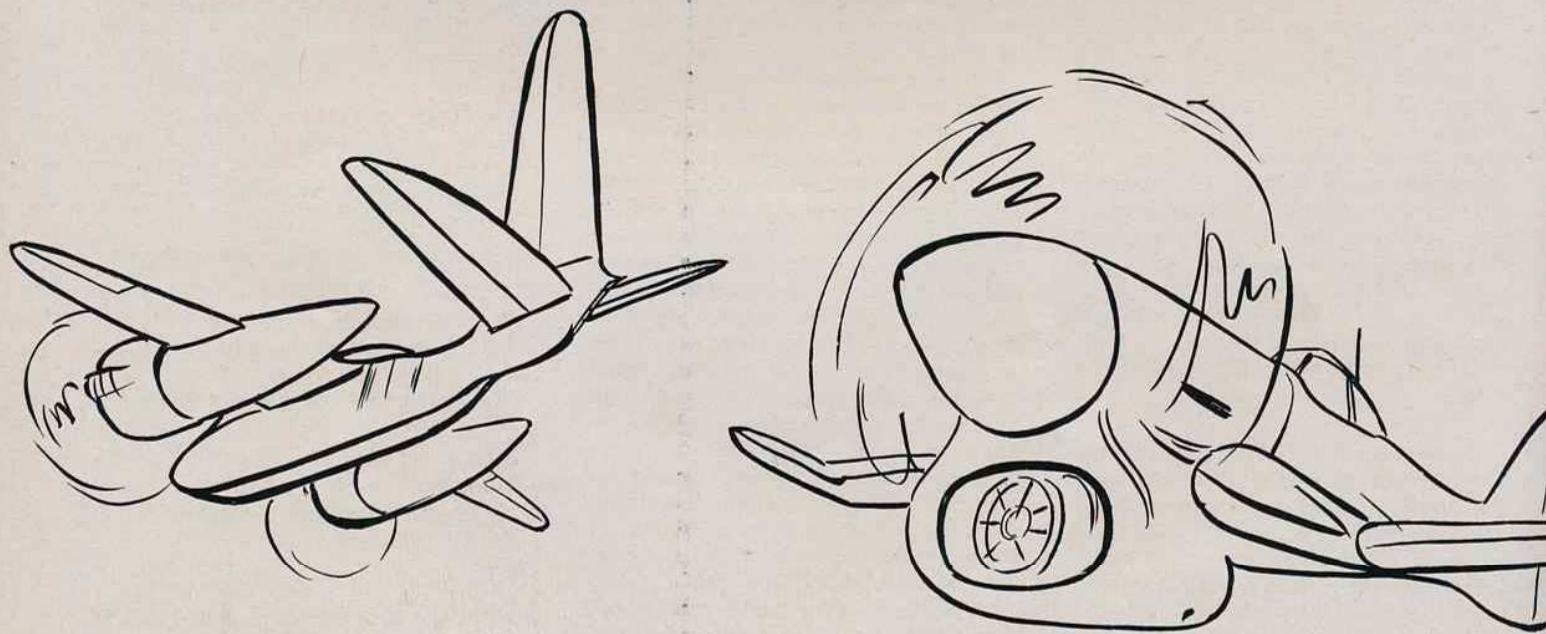
Sans doute ce n'est pas toujours aisés, certains visages portent une ombre de peine ou de fatigue . . . la famille, les épreuves traversées, parfois, hélas! un camarade qui manque, puisque déjà certains d'entre vous, sont tombés ici pour leur pays en service aérien commandé . . . ces sacrifices pesant lourd . . . mais il faut se dire qu'a chaque jour suffit sa peine, et se donner à son travail. Une bonne journée de travail, c'est le mieux qu'on puisse faire pour sa famille, pour son pays; après cela il ne reste qu'à se reposer aussi complètement que l'on peut pour continuer l'effort, le lendemain.

Parfois la peine a une autre cause: une radiation, par exemple; . . . à quoi bon discuter la règle . . . on vous a peut-être sauvé la vie . . . peut-être reste-t-il une possibilité de "repêchage," soignez-la par l'entraînement . . . et rappelez-vous que s'il n'y avait pas 10 à 20 aviateurs au sol pour un qui vole, il n'y aurait pas d'aviation. C'est la conscience et l'habileté du mécanicien qui donnent à l'équipage sa meilleure chance d'exécuter la mission . . . et d'en revenir, parfois en bien mauvais état, quand même.—

Et puis s'il y a parfois de mauvais moment, il y a toujours les bons camarades—que ceux qui bénéficient d'un caractère plus orienté vers la joie ou de circonstances plus heureuses aident leurs compagnons à tenir le train, les entraîner.



GENERAL LUGUET



A-20 Douglas DB-7A plus connu sous le nom de "Boston" et "attack bomber" employé par l'armée de l'air américaine et anglaise a en plus de ses succès au

dessus de l'Europe, de magnifiques missions en Afrique—propulsé par deux moteurs cyclones des 1600 hp. équipage de 3 personnes.

F-MAIL présente aujourd'hui les derniers dessins, dus au crayon de l'E.A.R. MASSIMI, tué en service aérien commandé, ébauches d'illustrations destinées à un livret d'identification d'avions à l'usage des élèves pilotes français aux U.S.A.

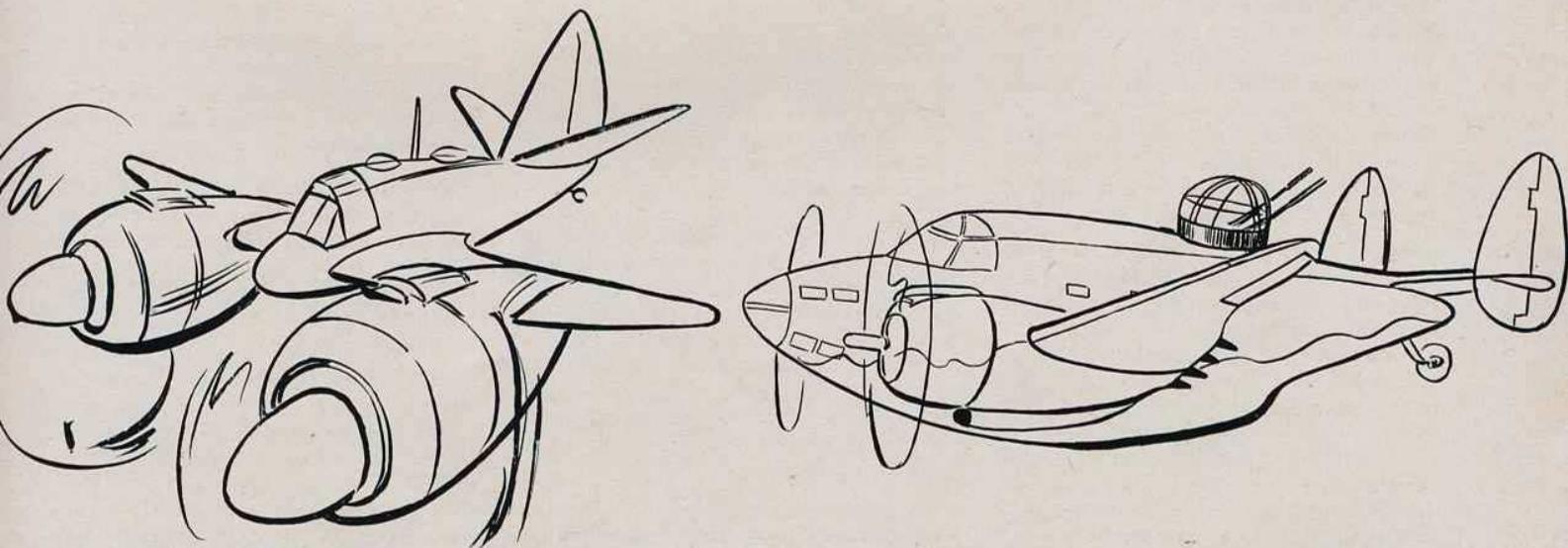
Le dernier né de la famille "Hurricane" entraîné par l'un des plus puissants moteurs "in the world." A bien souvent désagréablement surpris l'ennemi.

—Une bonne parole, une aide affectueuse, un conseil, c'est beaucoup; cela peut remonter un "copain" et, au bon moment, lui éviter de faire une bêtise. Entr'aidez vous dans le travail; il y a tant à faire ici; non seulement profitez au maximum de l'instruction technique que vous recevez, but essentiel de votre voyage, mais aussi, sur le plan général, tirez le meilleur parti de ces mois de séjour aux U.S.A. pour votre formation intellectuelle et morale, pour votre culture, en étudiant les gens et les choses du grand pays ou vous êtes. Au contact de nos amis américains, développez cette compréhension mutuelle qui garantira les bonnes relations futures entre les nations.

Ainsi votre séjour se remplira d'utilité comme de satisfaction, tout continuera d'aller bien puisque c'est déjà la réponse que vous faites tous lorsqu'on vous demande vos impressions.

—Et cette unanimité ne prouve pas, je pense que, parmi les 2,000 que vous êtes, aucun d'entre vous ne "rouspète" jamais, quand cela ne serait que pour le principe; elle prouve que, en fait, aucun mécontentement ne résiste à un examen sérieux; on soupçone son grief, on voit qu'il ne tient pas sur le jette, tout va bien . . . —Et le détachement défile, 3 couleurs en avant, tête haute et jarret tendu" suivant la formule, et parfois un officier américain présent se penche et dit: "Vos "boys" sont sérieux, travailleurs, de bonne conduite, circulent toujours dans le Camp en excellente formation militaire; ils sont un bon exemple pour les nôtres, nous sommes contents de les avoir."

On retrouvera ici l'habileté de la main et la sureté du coup d'oeil du delicat artiste qu'était MASSIMI. De même qu'il avait su si bien croquer les carabiniers espagnols du "VOYAGE EN ESPAGNE," en quelques lignes simples; il s'était essayé à fixer pour nous la "personnalité" de chaque appareil.



IV de 1220 hp. armé de 4 canons de 20 mm. dans le corps du fuselage et de six mitrailleuses dans les ailes, une tourelle d'opération est parfois placé à mi-fuselage.

Bristol Beaufighter MKI—Appareil anglais aussi renommé de nuit que de jour pour son travail au dessus de l'Europe.

Muni de deux moteurs Bristol Hercules

A DENVER, AVEC LE GENERAL TADD



—Soyez fiers de représenter ce peuple et cette armée ici. Rendez les fiers d'être représentés par vous. Puis, en songeant que vous rentrerez dans votre pays, songez encore que ce ne sera pas pour vous y reposer; le jour du retour sera celui où se retrouveront dans l'Honneur ceux du dehors et du dedans qui auront été à la peine, pour marcher ensemble vers l'avenir confiant unis entre eux et avec leurs alliés.

—Voici le but que vous pouvez lire dans les plis du drapeau, que ce but exalte vos coeurs et multiplie vos forces avec vos succès dans le travail que vous avez commencé, qui vous a fait entrer dans l'Armée de l'Air et que pour le moment vous poursuivez dans les écoles que nous ont fraternellement ouverts les Etats-Unis.

DERNIERS DESSINS DE MASSIMI

Lockheed-Vega 37-Ventura nommé PVI pour la marine, pour l'armée de l'air, c'est le B-34—employé et dans la marine et dans l'armée de l'air. Deux moteurs Pratt et Whitney de 1850 hp. chacun.

LONDRES.—J'ai traversé la France, il n'y a pas longtemps. Il va sans dire que je l'ai fait aussi subrepticement que possible—la moindre indiscretion aurait pu entraîner un nouvel emprisonnement et cette fois probablement en Allemagne même.

Mais même dans ces circonstances, j'ai rencontré un grand nombre de Français—des gens de toutes sortes et de toutes classes—and tous furent extrêmement bons pour moi et désireux de m'aider.

J'ai vu un grand nombre d'Allemands également et j'ai appris beaucoup de choses à leur sujet. J'ai voyage et mangé avec eux.

J'ai remarqué que le soldat allemand n'était plus aussi bien habillé et aussi frais qu'il y a deux ans. En fait ses vêtements et son port général traduisent des signes nets de fatigue.

Non qu'il n'ait tous ce qu'il lui faut. Au contraire. Aux buffets des gares ils a toujours du pain, du beurre et des saucisses alors que le civil français ne peut obtenir que du pain.

Une chose m'a amusé pendant mon passage. Chaque nuit il y avait des trains de permissionnaires bondés d'Allemands qui se rendaient du Nord de la France à la Rivière. Ils paraissaient préférer aller dans le Midi de la France plutôt que de retourner chez eux dans leur patrie frappée par le blitz—and on ne peut les en blâmer.

Je n'ai certainement pas trouvé chez eux de signe d'arrogance. Au contraire, il est presque pitoyable de voir combien ils s'efforcent de plaire aux Français. Ils cèdent leurs places aux femmes, vous les voyez attendre leur tour dans les queues, ils ont soin de dire "merci" comme des enfants bien élevés. Non que ses petites politesses changent en quoique ce soit les Français, qui, lorsqu'ils sont obligés de parler aux occupants, le font avec une politesse glaciale. Croyez-moi, ils savent leur faire sentir leur position comme seuls les Français savent le faire.

Je me souviens d'un matin où je me trouvais dans une pièce où étaient assis plusieurs ouvriers français lorsqu'entra un sergent major allemand. Il n'y eut pas de désordre, mais un par un, ils lui tournèrent très simplement le dos. Ils ne me connaissaient pas. Mais ils savaient que je n'étais pas allemand et ils me firent une place près du feu. Le sergent major allemand fut laissé la debout vidant sa pipe d'une manière embarrassée. Tout ce qu'il pouvait voir devant lui, c'était une rangée de dos. Ces gens le forcèrent, à sortir par leur attitude glaciale.

The Washington Post

"The Washington Post" April 2, 1944

LE FRANCE CONTINUE LA LUTTE

(On trouvera ci-après le récit d'un témoin, oculaire décrivant la manière dont se conduisent les Français soumis à l'autorité nazie. L'auteur est le Général James Harvest, Commandant de la 5ème Brigade D'infanterie du Corps Expéditionnaire Néo-Zélandais qui s'est évadé récemment d'un camp de prisonniers de l'Axe en Italie, et est revenu en Angleterre après avoir traversé la France. Le Général Harvest, membre du Parlement de Nouvelle Zélande avant la guerre, fut fait prisonnier par les forces du Maréchal Rommel pendant la campagne de Libye).

(Distribué par le "International News Service" avec l'autorisation spéciale de "London Calling" ((Ici Londres)) organisme officiel de la BBC.)

General HARVEST

Non vraiment, je n'envie pas les Allemands dans l'armée d'occupation. Si une femme française sort avec un Allemand ses compatriotes ont leur manière à eux de la traiter. Et si un Français a des rapports quelconques avec l'ennemi, il est susceptible de recevoir à titre d'avertissement un petit cercueil miniature envoyé à domicile, et s'il continue, il est très probable qu'il remplira lui-même un cercueil plus grand.

Les Français ne sont pas décadents,—en tous cas, je n'en ai pas vu la moindre indication. Ils paraissent étonnamment actifs et virils pour un peuple qui a été sous la cravache de l'envahisseur depuis 3 ans et demi, et privé de sa liberté dans une mesure qui dépasse les limites de notre imagination.

J'ai bien vu des signes de grande misère. Oui, leurs vêtements sont usés, leurs visages sont maigres et tirés, mais ils portent la tête haute. Je les ai observés dans les gares et dans les rues et sauf le fait qu'ils sourient rarement et se parlent plus rarement encore—spécialement dans les trains et les tramways—they se comportent en général, comme nous le faisons ici.

Ils sont certainement piteusement habillés. Il est, à peu près, impossible de se procurer du cuir, et les bas sont encore plus difficiles à trouver. J'ai constaté qu'un grand nombre de femmes portaient

des souliers en grosse toile et n'avaient pas de bas bien que ce fut en plein hiver. . . .

Leurs jupes sont rapiécées également, mais à la manière des femmes françaises elles s'arrangent pour paraître soignées. Et il est plus typique encore qu'elles paraissent toutes porter des chapeaux ravissants. Ces chapeaux me parurent des symboles de défi à l'adversité.

Les Français combattent l'ennemi tout le temps. Lorsque les hommes sont appelés au travail obligatoire en Allemagne la plupart refusent d'y aller. Au lieu de cela ils se réfugient dans les montagnes, ils prennent le maquis les organisations de la résistance française). Dans un district de la Haute Savoie, sur 450 hommes appelés, onze seulement ont paru au Commissariat de Police, le reste avait pris le maquis.

Là, ils se battent, ils chassent et sont chassés. Souvent ils ne savent pas où vivre et sont forcés de coucher en plein air et ils dépendent pour leur ravitaillement de ce que leurs amis peuvent leur apporter.

Lorsque j'étais là, les Allemands attendaient que la neige tombe afin de pouvoir les traquer. Maintenant le neige est venue et j'ai lu dans le journal l'autre jour: "Les hommes du maquis ont été isolés et cernés dans les montagnes par les forces de police de Joseph Darnand et leur annihilation n'est plus qu'une question de temps."

Plus qu'une question de temps . . . et quand ils sont pris ils sont fusillés. Mais ils continuent, organisant des embuscades, jour et nuit contre les Allemands qu'ils ont réduits à la terreur.

J'ai rencontré aussi des hommes du mouvement de la résistance—c'étaient de beaux gars à l'aspect solide, qui luttent et détruisent et constituent à détruire—seulement, ils n'ont pas assez d'armes pour combattre.

Mais avec ce qu'ils ont, ils font sauter les trains et ils jettent des bombes dans les cantonnements allemands et dans les cinémas. Bien entendu, ils sont pris et ils sont fusillés et s'ils ne sont pas pris quelqu'un d'autre est pris et fusillé à leur place.

Cela ne les arrête pas. Deux fois, pendant que j'étais là, mon train fut arrêté par un déraillement. Une nuit, un express sauta et 40 personnes furent tuées—la moitié était des Français. C'était un malheur, disaient-ils, que des vies françaises fussent perdues mais c'était inévitable . . . ce qui importait c'était que 20 Allemands eussent été tués, aussi.

. . . Tels sont les français de France

POUR L'AVENIR DES ENFANTS DE FRANCE

Dans le drame, sans précédent, qui se joue en notre pays, l'avenir de la France est mis en péril.

Sa natalité, déjà faible avant la guerre, a été durement réduite par l'exode forcé de 1500.000 de nos jeunes hommes. Aussi nous avons l'impérieuse obligation de sauvegarder à tout prix, la vie d'abord, ensuite le développement physique et moral de notre jeune génération.

Dans les souffrances de toutes sortes infligées à notre pays, si les privations alimentaires sont cruelles pour chacun, elles compromettent moins l'avenir de l'adulte, qui le plus souvent pourra les réparer.

Il n'en va pas de même de l'enfant, dont la mortalité, dans le tout premier âge, est gravement accrue par les conditions de sous-alimentation, ou de mauvaise alimentation; et qui, s'il survit, subit dans son développement, des troubles graves, et le plus souvent, indélébiles.

Si les secours aux populations libérées, doivent aller à tous, ils présentent donc, à l'égard de l'enfant, un caractère d'urgente priorité. Nulle part ce problème ne fut mieux compris et étudiée qu'en cette généreuse Amérique, dont le peu-



ple entier manifeste un sens humain si profond devant les responsabilités que les événements font peser sur lui; comme aussi, ne dois-je pas le dire, puisque j'en suis chaque jour la témoin ému, il réserve une affection particulière à la France.

Je suis ici tout d'abord pour exprimer à nos amis américains la profonde gratitude de mon pays. Ensuite pour leur apporter, dans l'œuvre immense entreprise, l'offre d'une participation spon-

Par le
Medecin-General LE DANTEC

tanée, et aussi je le crois, indispensable, des français du dehors et du dedans. La France possède dans le domaine médical, un personnel d'élite, et, dans le domaine de l'hygiène sociale, une organisation administrative, qui, a depuis longtemps fait ses preuves d'efficacité.

La nécessaire collaboration de la France, celle de ses médecins, de ses hôpitaux et sanatoria, de tous ses organismes d'hygiène sociale, de tous ses groupements paramédicaux, dont le rôle aura été prévu, devra s'inscrire dans le cadre général des organisations de secours médicaux.

Aux médecins français, mes confrères, qui au cours de ces années d'occupation, aurez tant fait pour la défense de la santé physique et morale de notre pays, et qui, pour demain, avez votre large place prévue en cette offensive réparatrice . . .

Aux mères françaises, penchées anxieusement sur les berceaux de la grande France de demain, . . . à tous, et à toutes, je demande que, dès aujourd'hui, le cœur plein d'espérance, de confiance, et de gratitude, envers le noble peuple américain, ils se préparent à nous seconder de toutes leurs forces.

courbe mensuelle de la contribution générale.

"F.MAIL" vient de faire éditer une première série de 18 cartes postales, dues à la plume de notre camarade le Sous-Lieutenant Noetinger. La vente de ces cartes postales au prix de \$1.00 la série doit permettre d'augmenter de façon sensible le fonds des prisonniers.

F.MAIL en rendra compte dans son numéro de juillet.

Le triste anniversaire des événements de juin 1940 doit être marqué par un nouvel élan de générosité et de reconnaissance pour ceux qui depuis plus de quatre années dans des conditions matérielles et morales atroces ne cessent pas de souffrir et d'espérer la délivrance prochaine.



Pont-Blondin (Maroc) . . . ou Pont-Bouyer?



LES PRISONNIERS

Pendant l'année, les différents centres français d'aviation aux U. S. A. ont versé 10.000 dollars soit un demi-million pour les œuvres des prisonniers de guerre. Cette contribution représente l'envoi de 20 paquets individuels chaque jour de l'année écoulée.

Les versements des mois de février et mars se sont élevés à près de \$3.400. Cette somme accuse une légère baisse dans la générosité des aviateurs français.

Il faut donc que dans les prochains mois un sérieux effort soit fait par tous nos camarades pour:

- 1° Compenser ce léger déficit.
- 2° Maintenir toujours croissante la

BEAUTY FOR ASHES

1

There is a moving chapter (lxii) in the prophecy of Isaiah which gives courage to those of us who contemplate the holocaust of Europe and which fixes us with a new pattern of responsibility:—

The Lord hath appointed me to preach good tidings unto the meek; he hath sent me to bind up the broken-hearted, to proclaim liberty to the captives, and the opening of the prison to them that are bound; . . .

To appoint unto them that mourn in Zion, to give unto them beauty for ashes, the oil of joy for mourning, the garment of praise for the spirit of heaviness; . . .

And they shal build the old wastes, they shall raise up the former desolations, and they shall repair the waste cities, the desolations of many generations. . . .

For as the earth bringeth forth her bud, and as the garden causeth the things that are sown in it to spring forth; so the Lord God will cause righteousness and praise to spring forth before all the nations.

They are hopeful words, these words of Isaiah, but not easy ones to swallow with complacency when each day we hear that some new European monument which we have loved has been bombed out of existence. It is impossible to estimate how much of European culture has perished in this war. When Hitler has not already destroyed in England, France, in Italy and Greece, he has threatened to wipe out in the hour of his defeat. Libraries, churches, and galleries of art have been destroyed and looted, and with them have gone the creative labor and imagination of countless generations. With every lamp that has been broken and melted down into the slag of barbarism, there has been extinguished some small tongue of the eternal flame which has ever warmed humanity and lighted the pathway of ignorance.

The thoroughness with which the Nazis have perfected the technique of ruin may be cited by the single example of the great library of the University of Naples, where kerosene was poured upon the bookshelves and each alcove in turn lighted by exploding hand grenades. In every land that has felt the searing imprint of the Prussian boot the story is the same. During a single night of the fire in London, eleven million volumes—more than the total contents of the Library of Congress—were burned. The Board of Economic Warfare has put the looting of works of art in occupied countries (not including monuments destroyed by military action) at over a billion and a half dollars—more than the total value of the works of art in the United States.

The raids upon the military targets of the Reich by the British and American

Mr. Francis TAYLOR

Directeur du "METROPOLITAN MUSEUM OF ART" depuis 1940, Mr. Francis TAYLOR est un des plus jeunes conservateurs que cette institution ait jamais possédé. Mr. Francis TAYLOR accomplit de nombreux stages en France, un peu plus tard il est nommé Conservateur du Musée de Worcester (Mass.). C'est un des hommes qui aux Etats Unis connaît le mieux notre patrimoine artistique depuis ses plus lointaines origines à nos maîtres les plus modernes. Son influence est des plus importantes car Mr. TAYLOR qui parle parfaitement notre langue sait allier à la compréhension des pensées nouvelles un profond respect du passé.

Tout récemment, il s'adressa par radio aux Français leur demandant de garder précieusement les noms des plus grands détresseurs allemands de nos trésors nationaux publics et privés pour qu'à l'heure de la justice les retours nécessaires puissent être effectués.

Par M. FRANCIS TAYLOR
Conservateur du Metropolitan
Museum de New York

air forces, despite the most elaborate efforts to spare cultural centers, have inevitably drawn in their wake of ruin a certain portion of the patrimony of the world which the Nazis so despise and obviously never have deserved.

To be sure, the institutions of Europe, viewing the progress of catastrophe after 1934, undertook certain necessary preparations. The Munich incident provided a dress rehearsal for the evacuation of the Louvre. The most careful and competent plans were made, and in September, 1939, hundreds of thousands of works of art were moved to the south of France, where later they came under the control and possession of the lieutenants of Ribbentrop. In England, the National Gallery and the British Museum sent their finest things to the country. Only the masterpieces were thus favored, for the great bulk of systematic collections were too vast and clumsy to be transported to safety. The mass of scientific and reference literature was left to the mercy of the blitz.

In the United States, along the Atlantic and Pacific seaboards, similar preparations were made for the safety of public collections. The Metropolitan Museum, upon the advice of military authorities, put away some fifteen thousand works of art. This operation, which occupied the greater part of the time of the entire staff from Pearl Harbor until the following May, was carried on under ideal conditions of labor, packing, and trucking. Yet in the aggregate less than one per cent of the collections was removed

from the Museum. Surely in Europe, in the midst of battle, no greater percentage of the collections of museums and libraries was taken away. We are faced, therefore, with the grim realization that while the greatest masterpieces of Europe have museums of the United States already have the most extraordinary riches in probably been preserved, even though many of them have been stolen by the enemy, the comprehensive study collections have for the most part been necessarily abandoned to uncertainty.

Now, contrary to popular belief, the history of culture is not written about the isolated masterpiece, but is drawn from the study collections. Beautiful and important as it is, the masterpiece cannot stand alone. It is a prima donna which must have a supporting cast and chorus to speak authoritatively for the time and place of its creation. Cast and chorus are the vast chronological sweeps and type series from which the masterpiece springs and demonstrates by comparison its unique and superior qualities. A great work of art is essentially the extension of the artist's personality—a communication of his vision to the beholder. There is a parallel in literature, where the poet is not judged by an individual utterance. His impact upon his generation, and ultimately upon posterity, is not confined to one of his works alone. Shakespeare, for example, would probably have been considered great if no more than a single play or sonnet had come down to us. But it is through the great body of his full creative production that he has exercised his enormous influence.

So it is with the artist. The page of drawings from Michelangelo's notebook in the Metropolitan Museum, the only work by his hand in America, is in itself an object of inestimable beauty, but its value to the Museum and its public is in its relation to his other known works and to the various aspects of Renaissance civilization which are reflected in the tapestries, paintings, and furniture of the Museum's galleries. The collection of prints, of ornaments, all of the type series of decorative arts, help us to understand the real meaning and significance of the painting and the statue. Knowledge is an accumulation of facts and opinions which sharpen the visual perceptions.

What is true of the study collections of museums is even more true of libraries. The loss in London of the files of newspapers of the last two centuries would be, from this point of view, a far greater catastrophe than the destruction of the Codex Sinaiticus.

2

The peculiar nature of museums and public libraries, which jointly bear the burden of man's collective memory, is,

as Frederick Keppel once observed, that of an iceberg—they are at all times seven-eighths submerged. Their importance and value lie not alone in what the public sees, but in what the student knows he can find in them if he looks for it. Their chief purpose, then, is to show the visitor the best, in order to wheat his curiosity to consult the stacks. That is the problem of the institution abroad as it is in this country. And in so far as this is true, every object in a museum storeroom takes on an added luster.

But the circumstances of the war have abruptly interrupted the life of Europe's libraries and museums where they have not yet been destroyed. It will take years for her institutions to return to any normal program. The destruction of personnel has been as dreadful as the loss of property. New generations of scholars must be trained, if for no other purpose than to classify and sort out the chaos of collections which have changed hands in the war. The physical and financial burdens alone will force galleries to remain closed for many years. Works of art long neglected in improper storage will require endless attention by competent technicians. One shudders to think of the works of art that may perish by default. Where, one asks, can the necessary training in scholarship and technique be acquired?

The answer, of course, is that we in America have a new responsibility towards our European colleagues. Having been for so long on the receiving end, we find it hard to realize that this is our big moment to repay our debts. But we can repay them only if our own standards of scholarship and integrity can measure up to those which in the past we borrowed overseas. Those standards imply a complete and ready understanding of what we have. The larger practically every field. The more we know them, the better we can interpret and classify them. It is our duty so to perfect our own institutions as centers not merely of popular recreation, but of scientific study and research, that they may form the cornerstone for the re-establishment of those abroad.

Already the body of competent professionals in the United States is very large. The universities and colleges, the museums and library systems, have developed in recent years an expert personnel who, while they may lack in some instances the charm and polish of the generation which trained so many of us abroad, are today far better equipped to carry on the intellectual tradition than those collaborators who are left behind in the institutions of Hitler's "Fortress Europe." For one of the additional

tragedies of the war is that many of the finest minds have been forced into exile and their places filled with successors whom we should consider second-rate. Under the leadership of these exiles and those scholars who have survived the Nazi terror we must prepare professors, librarians, archivists, curators, and architects who can devote the next ten or twenty years to reconstruction. They may be nationals of foreign countries whom we can bring to our institutions for graduate study.

American generosity knows no bounds; yet it is often as ill-considered as it is spontaneous. The very inconsistencies in our approach to problems which for centuries have tormented the older nations immediately make our gestures suspect. The Congress is providing astronomical sums for the feeding, clothing, and physical rehabilitation of Europe. Even in this field of the arts a commission for the salvage and protection of the artistic and historic monuments of Europe have been appointed to function with similar commissions of the United Nations. In the January *Atlantic* the Editor reported a movement launched by the American Library Association for the collecting of books, both scientific and in the humanities, for replenishing the parched or destroyed libraries of Europe. This work, towards which the Rockefeller Foundation has granted \$200,000 for the purchase of scientific periodicals, has won the enthusiastic response of our entire academic community.

The Department of State has established a committee of distinguished educators to advise it in the selection of personnel for the reopening of Continental schools and universities after the cessation of hostilities. The ambitious program of the Greek War Relief Committee for the reconstruction of entire cities is a further evidence of our desire to help those who have suffered more than we have. It has even been suggested that archaeological excavation, financed by American institutions, be conducted to provide work for villages in Mediterranean countries whose ordinary means of employment have been wiped out by the war.

Worthy as these suggestions may be, we must not let ourselves be misled into the belief that the rehabilitation of European culture can be accomplished by lend-lease alone. Charity begins at home. It is not enough for us to send abroad books and vitamins, teachers and laboratory equipment. For if we limit ourselves to those objectives, the ready willingness of the European mind to reject our interest as economic and intellectual imperialism will be more than

justified. We must face the fact that, though we have not suffered from the war in the same way or to the same degree as the inhabitants of continental Europe, our stockpile is rapidly diminishing. We no longer have the resources and reserves that we had in 1939.

The "speeded-up" program of the collegians, with its complete abandonment of humanistic study, has left tears and gaps in the fabric of our intellectual life which sadly need repair. Our institutions have become, by force of war, shabby not only in their physical and outward appearances but likewise in their points of view. Because of critical shortages of trained personnel, emphasis has been placed on the virtue of the applied and social sciences to the exclusion of the proper long-range furnishing of the mind, and we are seriously in danger of losing our souls in our frantic efforts to save our skins.

If circumstances have thrust upon us the economic and political responsibilities of world leadership, we must accept the intellectual responsibilities as well. An English friend remarked to me, "You Americans, like the English in the eighteenth century who undertook to see the world and shoulder the white man's burden, have entered upon the era of the young son." By this he meant that we must be willing to make the sacrifices of maintaining the burden and obligation of hereditary civilization. We shall see our sons and grandsons settle in distant lands, in Asia and the South Pacific, in Africa and Europe and in our own Western Hemisphere, contributing to the reconstruction of a world which is



forever expanding, yet at the same time shrinking through ease of communication and air transport.

These colonists of the future must be strong in the belief of the land which gave them birth. To give them this strength and the necessary background and perspective for their task, we must perfect the cultivation of our own gardens. Our own institutions must flourish in the practice of a wisdom restricted to no time or place or people. Europe then may be convinced that, in the good fortune of our sanctuary, American scholarship has been able to hold in trust for her, and intact, the civilization which withered in her hands. When she is ready to rebuild once more the citadel of the mind, may she find something besides material wealth in the New World. We must be prepared to give her, besides our food, our old clothes, and our dollars, "beauty for ashæ, the oil of joy for mourning."

(Reprinted with Permission of "The Atlantic Monthly")

— (Fin) —

Le Mezzetin

par Jean—

Antoine WATTEAU

LA Vierge et L'Enfant

XIV Siecle

Courtesy of the Metropolitan
Museum of Art



DIVERGENCES

(Choisir:)

La vie morne et désespérée
des indecis et des funestes
est une mort peu différée
un souffle passe et rien n'en reste

L'aurore et c'est encor la nuit
leur silence est comme un linceul
qui garde en lui les morts d'ennuis
il fait si froid et ils sont seuls

(Mieux Vaut:)

Ne pas sombrer, ne pas périr
malgré les coups se raccrocher
la Providence aime à chérir
ceux qui s'en vont la rechercher

lève tes yeux vers la lumière
sois des Fervents qui ont su croire
et conserver la foi première
de leur courage et de leur gloire.

Par le Sergent DERIVIERE



PRIERE DES ELEVES PILOTES
A NOTRE DAME DE FRANCE

Sainte Vierge de France, bénissez tous vos fils prêts à servir. Aidez les à rendre à la France sa liberté première; à chasser l'étranger de son sol et de son empire.

Plus particulièrement à nous, privilégiés portant l'insigne d'élèves pilotes, aidez nous à gravir les échelons des cieux; permettez nous de nous rapprocher encore de vous; faites que notre étoile nous guide vers la gloire et brille un jour dans le ciel des combats. Rendez forte l'aile tremblante qui nous soutiendra dans nos débuts et armez la pour la bataille libératrice. Faites que la gloire nous accompagne et quand viendra l'heure décisive pour nous, gardez nous près de vous pour veiller en votre compagnie sur les nouveaux élèves.

Ainsi soit-il

Kasbah-Tadla le 26-6-43

Routier S.D.F. 7e Alger—Mal Foch

J. FAURRELL

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 De Bergson a Thomas d'Aquin	2.50
Jacques MARITAIN Comment traiter les Allemands	1.25
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 Procès de la République (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

En foi de qui nous prenons nos concitoyens de France, les gouvernements et les peuples du monde entier à témoins que nous tenons d'assass pour nous et non aucun belligerant et traité n'a ou fédérateur qui consentraient abandon ou faire de l'étranger de tout ou partie de nos provinces de l'Alsace et la Lorraine.

Nous proclamons par les présentes à jamais inviolable le droit des Alsaciens et des Lorrains de rester membres de la nation française et nous jurons tant pour nous que pour nos combattants, leurs enfants et leurs descendants de le revendiquer éternellement et pour toutes les fois venues et contre tous usurpateurs.

Fait à Bordeaux le 17 Février 1871



Protest registered by the deputies of Alsace & Lorraine to the National Assembly of Bordeaux against annexation. (February 17, 1871)

Protestation déposée par les députés d'Alsace & Lorraine à l'Assemblée Nationale de Bordeaux contre l'annexion (le 17 février, 1871).

Depuis les Huns, les Teutons, ils n'ont pas évolué. S'il est exact qu'ils ont contribué dans une certaine mesure à la civilisation au point de vue musique, lettres et science, il n'en est pas moins vrai que c'est une Nation de conquérants, ne cherchant qu'à brûler, détruire, voler, fusiller et assassiner. L'histoire le démontre.

Hitler n'a fait que perpetuer un atavisme national, et n'a pas eu beaucoup d'efforts à faire pour entraîner tous ses ressortissants dans sa guerre d'oppression et de carnage.

Les Alsaciens et les Lorrains demandent à être débarrassés une fois pour toutes de la tutelle germanique et à redevenir des citoyens libres de la démocratie française, leur seule patrie.

Ils ont protesté par la voix de leurs représentants à Bordeaux en 1871 contre toute annexion, et ils ont continué de protester jusqu'à ce jour.

Aidez-les à faire valoir leurs droits en adhérant à la campagne de justice organisée par le Comité pour la Défense des Droits de l'Alsace et de la Lorraine.

N'envoyez pas de fonds. Envoyez seulement votre adhésion.

Nous vous ferons parvenir une brochure illustrée sur nos provinces.

BULLETIN

Je soussigne déclare par la présente adhérer à la campagne pour la Défense des Droits des Alsaciens et des Lorrains.

NOM _____

PRENOMS _____

ADRESSE _____

DATE _____

Une brochure illustrée, donnant un aperçu historique de l'Alsace et de la Lorraine sera adressée à tout souscripteur.

EXISTE-T-IL

DEUX ALLEMAGNE?

CERTAINS

LE PRETENDENT

Ils font une discrimination entre l'Allemagne des philosophes, des savants et celle des militaristes.

Ils admirent l'Allemagne d'antan et condamnent Hitler.

Ils sont prêts à amnistier certains Allemands et à en pendre certains autres.

Les Alsaciens et les Lorrains ne partagent pas cette façon de juger les Boches.

Pour eux il n'existe que des Allemands tout court.

Royalistes, Imperialistes, soi-disant Républicains ou Hitleriens, il n'y a que l'étiquette qui a changé, la mentalité est restée la même.

LE COMITÉ POUR LA DÉFENSE DES DROITS DE L'ALSACE ET DE LA LORRAINE

330 West 30th Street
New York City

ANNONCE OFFERTE PAR LA PARFUMERIE HOUBIGANT

La corvette est un bâtiment d'escorte pour les grands convois de l'Atlantique. Ce bâtiment jauge de 1.300 à 1.500 tonnes. Il est très marin, très inconfortable, mais il est capable d'"étaler" les temps les plus durs. Equipées avec le matériel de détection le plus moderne pour la chasse aux sous-marins, les corvettes ont été construites entre 1940 et 1941 pour lutte contre l'offensive sous-marine allemande. De justesse, elles ont gagné la "Bataille de l'Atlantique."

La corvette est dans cette guerre le bâtiment qui assure le "pourcentage de mer" le plus impressionnant, par exemple: la "Lobélia" compte 65% de temps à la mer en convoi, depuis la date de son lancement en juillet 1941 (réparations, escale, repos compris). Les Anglais ont la plus grande sympathie et la plus totale admiration pour ces bâtiments et leurs équipages, à qui ils savent bien tout ce qu'ils doivent. A l'heure actuelle, le type le plus récent d'escorteur pour l'Atlantique Nord est la frégate qui est à la fois un peu plus grande et un peu plus rapide.

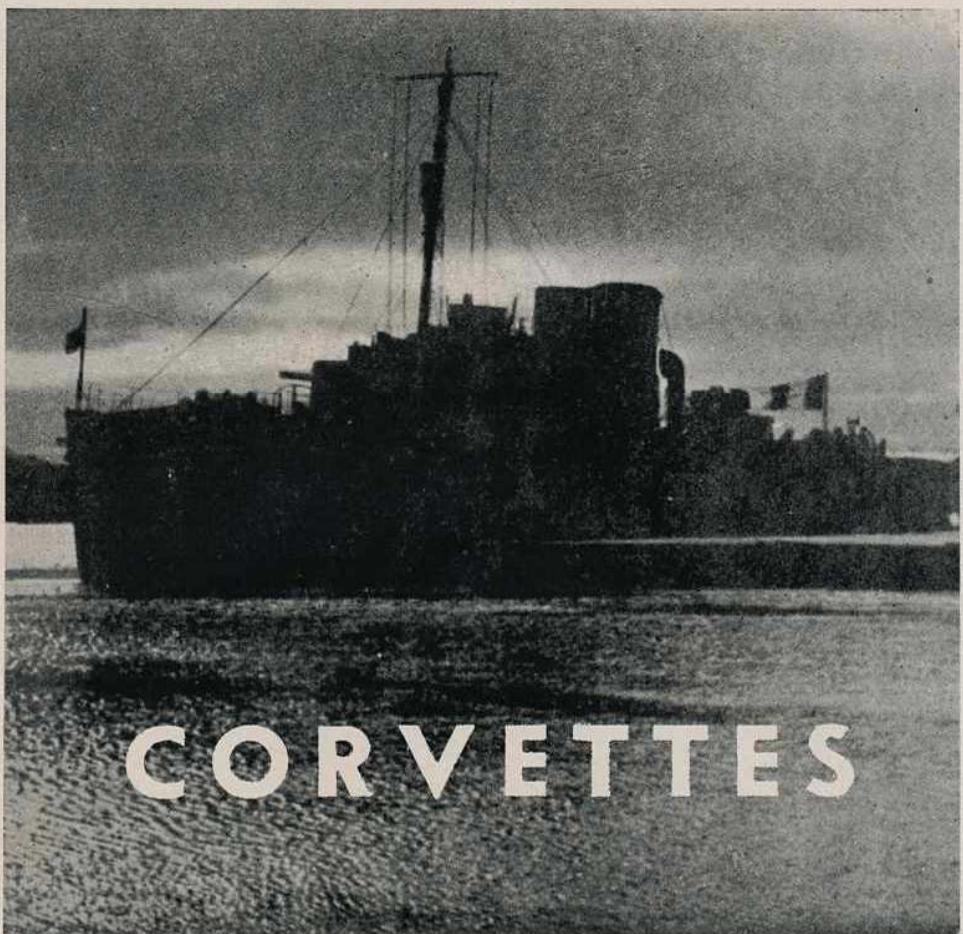
Corvettes francaises.

Six corvettes Françaises sillonnent l'Atlantique Nord (Islande, Terre-Neuve, Mourmansk) depuis 1941. Deux y sont déjà restées: La "Mimosa" qui a perdu la presque totalité de son équipage, son commandant et son état major, en convoi d'hiver.

Les corvettes Françaises appartiennent à un groupement d'escorte anglais qui comprend aussi deux unités Polonoises. Chaque groupe prend à sa charge un convoi complètement d'un bout à l'autre du trajet. Bien entendu, les différentes groupes rivalisent d'ardeur. Le notre est connu sous le nom de "Groupe Allié." Comment résister à ne pas dire qu'il est fameux et que la camaraderie y est "épatante."

L'"Aconit," l'année dernière est responsable d'un exploit peu commun. En convoi de nuit, elle contre-attaque un sous-marin allemand, le grenade, l'oblige à monter en surface, le coule en l'éperonnant et remasse dix prisonniers.

Pendant ce temps le chef d'escorte, un torpilleur Anglais, est torpillé mais ne coule pas.



CORVETTES

PAR FRANCE TOUCHALEAUME

Lt. de V. Commandant la Corvette "Lobelia"

L'"Aconit" se précipite à son secours. Au moment où la corvette Française parvient à sa proximité, une deuxième torpille fait sauter le torpilleur, chef d'escorte. L'"Aconit" aussitôt contre-attaque le deuxième sous-marin ennemi, mène la chasse pendant deux heures, le contraint à faire surface et le coule au canon et à l'éperon, sous les yeux des survivants anglais repêchés en même temps que quelques boches. Ces derniers sur le point de monter à bord aperçoivent la pavillon français, crient entre eux

"Franzosen," enlèvent leur bouée de sauvetage et se laissent couler.

La "Lobélia" en février 1943, par très gros temps, au cours d'une attaque allemande particulièrement active, se lance à la chasse en surface de deux sous-marins allemands, les oblige à plonger, les grenade, pour ramasser ensuite 63 survivants en pleine zone dangereuse. L'année suivante elle coule un sous-marin sans faire cette fois de prisonniers. Cette expédition n'est pas allée sans entraîner de sérieuses avaries et pour rallier la Grande Bretagne, la "Lobélia" doit être prise en remorque. Quelques mois plus tard, en septembre, au sud du Groenland, durant cinq jours d'attaques consécutives par des meutes de vingt cinq sous-marins allemands, sous une brume épaisse, plusieurs escorteurs alliés et plusieurs cargos font la dure expérience d'une nouvelle arme allemande, menée pour la première fois avec une tragique efficacité. Les contre-attaques des corvettes semblent sans résultat, car le temps complètement bouché empêche d'exploiter les premiers avantages. La "Lobélia" cependant réussit à endommager sérieusement un sous-marin ennemi.



C'est ainsi que peut s'établir le tableau d'honneur des corvettes françaises.

LOBELIA: Deux sous-marins officiellement endommagés. Un sous-marin officiellement coulé.

ACONIT: Deux sous-marins coulés, 27 prisonniers.

ROSELYS: Un sous-marin endommagé, 183 naufragés Americains recueillis en zone dangereuse et minée—Son Commandant a reçu la "Légion of Merit" Américaine.

Dans un convoi en route sur Mourmansk, "l'Etoile Soviétique" de la marine russe est en feu. Douze hommes sur soixante huit sont hors de combat. Les avions ennemis s'acharnent sur cette proie obligée, au ralenti, de quitter le convoi. La "Roselys" se porte seule à son secours et reste pendant dix heures constamment aux cotés de "l'Etoile Soviétique," chargée d'explosifs et de munitions. D'une minute à l'autre, l'irréversible peut se produire. La D. C. A. du bord prend à son compte, l'assaut aérien et descend plusieurs avions. L'incendie est maîtrisé, les deux navires rejoignent le convoi dont le chef fait hisser au mat de chaque navire:

—“Nous vous félicitons pour votre bravoure.”

—“Personne chez nous n'oubliera la Roselys.”—déclare le Capitaine Afanassiev, quand il raconte l'épisode héroïque de l'“Etoile Soviétique” et de la “Roselys.”

RENONCULE: Plus de 10 attaques en convoi victorieusement repoussées par gros temps sans résultat connu.

Les équipages des corvettes sont formés en grande majorité de marins bretons n'ayant pas fait de service à la mer avant la guerre. Formés en Angleterre et arrivés de France soit par barques ou échappés par l'Espagne, ils sont relevés peu à peu par des marins arrivant des équipages disponibles, depuis 1942.

Leurs état-majors sont très jeunes, mais formés à la mer en pleine jeunesse, leur sens du commandement et du sacrifice sont particulièrement élevés. Les corvettes, dans des conditions de vie extrêmement pénibles, accomplissent ainsi depuis quatre ans une tache décisive puisqu'elles ont permis la résistance de l'Angleterre tout d'abord, et la mise en place progressive de la grande machine de guerre alliée sur le front Européen.

Le pavillon français flotte donc sur plusieurs d'entre elles, et l'on peut dire en toute justice que c'est pour sa gloire et une illustration nouvelle.

This American is not expected to buy an extra War Bond in the 5TH WAR LOAN



But we are.

For each of us here at home, the job now is to buy extra Bonds—100, 200, even 500 dollars worth if possible.

Many of us can do much more than we ever have before.

When the Victory Volunteer comes

to you and asks you to buy extra Bonds, think how much you'd give to have this War over and done.

Then remember that you're not giving anything. You're simply lending money—putting it in the best investment in the world.



Let's Go... for the Knockout Blow!

Offert Par F. Mail A La Tresorerie Americaine

Dernière Heure . . .

Le Vice-Amiral Raymond FENARD s'est rendu à NEW ORLEANS pour remettre la fourragère de la CROIX-DE-GUERRE à la Corvette "LOBELIA" et les décosations bien méritées à son Commandant le Lieutenant de Vaisseau Elie France TOUCHALEAUME et à son Equipage.

Nous parlerons dans notre prochain numéro de cette émouvante cérémonie.

COORDINATING COUNCIL OF
FRENCH RELIEF SOCIETIES, Inc.

457 Madison Avenue
New York, N. Y.

Telephone Plaza 3-4571

CONTRIBUTION FRANCAISE AU L E N D - L E A S E

Le problème des dettes de guerre a été pendant les 20 dernières années de l'entre-deux guerres une des causes essentielles de la rupture du front commun des anciennes puissances alliées en face de l'Allemagne Hitlérienne.

La leçon a porté ses fruits. Solution complètement nouvelle au futur problème des dettes de la guerre actuelle, le "Lend-Lease" étend aujourd'hui son ombre bénéfique sur le monde allié.

Aboutissement inattendu par son titre même à la "peau de chagrin" du fameux "Neutrality Act," le "Lend-Lease" possède déjà une importante histoire dont son initiateur M. Edward R. Stettinius, Jr., vient de fixer pour l'avenir les grandes lignes. ("Lend-Lease Weapon for Victory"—MacMillan Co. Editor.)

* * *

Il est impossible dans un seul article d'examiner toutes les parties de ce document qui intéressent la France, nous nous limiterons à notre domaine: celui de l'Aviation.

* * *

La France, dès 1937 se heurta à une évidence tragique: l'incapacité de produire en série et sans délai du matériel volant moderne susceptible d'entrer immédiatement en service contre la Luftwaffe menaçante. Aucune des futures puissances alliées n'était d'ailleurs mieux partagée en la matière. Le fait était d'autant plus navrant pour la France qu'elle avait été l'arsenal aérien allié entre 1914 et 1919, et qu'alors son ciel était quotidiennement violé par des dizaines d'avions allemands venant photographier les points sensibles du territoire pour constituer les "dossiers objectifs" de l'offensive imminente.

* * *

—Qu'en était-il de l'industrie aéronautique américaine?—Citant le propre rapport du 16 mai 1940 du Président Roosevelt, M. Stettinius déclare: "En 1939, nous avons produit 2.100 avions, et pour la plupart des avions d'entraînement. Le fait d'avoir doublé ainsi notre pouvoir de production sur l'année 1938 a été du pour la plus grande partie au placement des commandes étrangères."

Quelles étaient donc ces commandes étrangères?

Au mois de mars 1938, une mission britannique arrive aux Etats-Unis pour essayer d'acheter des avions d'entraînement et de bombardement. Elle trouva l'industrie américaine "à l'état de squelette." De juin 1937 à juin 1938, les crédits réunis de l'Armée et la Marine Américaines n'avaient autorisé en tout qu'une commande de 900 avions.

A la même date, la France passe une commande de 100 Curtiss P-36 et quelques mois plus tard, une mission française conduit par M. Jean Monnet, banquier et homme d'affaires bien connu aux Etats-Unis vient négocier à Washington un important programme d'achats pour l'aviation française.

Lieutenant JACQUES FAUGERAS

"Au début de 1939, la Mission Française passe un contrat pour 115 bombardiers moyens "Glenn-Martin." Un second ordre intéressait 700 nouveaux avions et plusieurs centaines de moteurs."

"Fin 1939, la France a commandé près de 2000 avions (P-36 P-40, Douglas DB7, Martin North).

LE GENERAL PAUL JACQUIN



Le Général Paul Jacquin est né à Paris dans une famille de tradition militaire. A 18 ans, la guerre lui ouvre la carrière. En 1919, il est lieutenant et porte la Légion d'Honneur et la Croix de Guerre avec deux Palmes. En 1920, il sort de l'Ecole Polytechnique. Il va, désormais, mettre ses connaissances au service de l'Aviation Française. C'est ainsi qu'en 1935, il se trouve à la tête du fameux Centre d'Essais de Reims. Ces voyages antérieurs et sa formation d'ingénieur le désignent spécialement pour diriger des missions d'achats de matériel aérien aux Etats-Unis. C'est de ce haut poste qu'il eut à prendre la décision capitale dont il est parlé dans cet article. Le Général Jacquin a été récemment nommé Directeur des Ecoles de l'Armée de l'Air Française.

"C'est dans le domaine des moteurs que se fit le plus sentir l'influence des commandes françaises." A la fin de 1939, les Français avaient commandé plus de 6000 moteurs Pratt & Whitney. Cette firme par exemple dut doubler la taille de ses usines pour honorer les ordres français, pendant l'été 1939."

Cependant un important risque restait à courir. Aussi longtemps que l'Allemagne n'entrant pas en guerre, il était possible de passer, livraison des ordres reçus, mais à la déclaration des hostilités, en vertu de "Neutrality Act" l'embargo sur les armes devait entrer en action et suspendre automatiquement les envois vers l'Europe.

—"La France accepta de courir le risque." L'Angleterre au contraire stoppa ses ordres.

Le 15 mars 1939 Hitler s'empare du reste de la Tchécoslovaquie, quelques semaines plus tard, Mussolini envoie ses troupes en Albanie. La guerre était inévitable. En juillet, le Secrétaire d'Etat, Cordell Hull propose, en vain, au Congrès de supprimer la clause d'embargo afin de décourager les agresseurs de l'Axe.

Le 1er Septembre la Reichswehr lance ses divisions blindées contre la Pologne l'inévitable embargo sur les armes entre en action.

L'Angleterre et la France, seraient-elles abandonnées à leur sort. C'est alors que le Président Roosevelt propose au Congrès l'amendement "Cash and Carry" qui va permettre à Londres et à Paris de se ravitailler aux Etats-Unis à la double condition de payer comptant et l'assurer sous leur propre responsabilité le transport des armes et des marchandises. Le 4 novembre, la clause "Cash and Carry" est ratifiée définitivement par 63 voix contre 30 au Sénat, 243 voix contre 181 à la Chambre.

Des lors, l'Angleterre, rassurée, envoie une nouvelle mission d'achats et bientôt une étroite coopération franco-britannique partage son travail, entre M. Monnet (France) à Londres, M. Purvis (Angleterre) à Washington.

Dans la première partie de 1940 les commandes franco-britanniques dépassent 8000 avions et 13.000 moteurs. En 18 mois (de Janvier 1939 à Juin 1940) 10.800 avions ont été commandés. Pendant la période correspondante les commandes de l'Armée et de la Marine américaine s'élèvent à 4500 avions.

Le programme d'achat des moteurs exigeait un capital initial de 84.000.000

(soit 4 milliards de francs) pour la construction des usines, des machines, outils, la formation technique des ouvriers avant même de produire le 1er moteur.—“That was extra” note M. Stettinius.

Le Secrétaire d'Etat Stimson a lui-même souligné l'importance de cette action audacieuse et confiante—“Si vous pensez qu'il faut de 18 mois à 2 ans pour développer la production d'un nouveau moteur d'avion et environ de 16 à 18 mois pour développer celle d'un nouveau type d'avion, vous comprendrez que sans l'impulsion initiale de ces commandes étrangères, nous serions aujourd'hui (février 41) dans une très grave situation.”—

La mission anglo-française investit encore:

- 1) Plus de 100 millions de dollars pour des machines-outils destinées à leurs industries nationales.
- 2) 138 millions de dollars crédités aux industries américaines pour l'achat de leur propre équipement.
- 3) plus d'une centaine de millions de dollars pour des explosifs, des munitions, du matériel d'entretien, etc.

Soit au total—plus de 20 milliards de francs environ qui traverseront donc ainsi l'Océan.

* * *

—“En mai 1940”—précise M. Stettinius—“il me parut que si la clause “Cash and Carry” avait apporté du secours aux

alliés elle avait encore bien davantage frappé nos propres défenses depuis la déclaration de la guerre. En fait, seulement 104 avions les derniers de ceux commandés en 1938 étaient réellement parvenus en Grande-Bretagne et la France n'en avait encore reçu que 557.”—

* * *

Sur les champs de bataille, le grand drame s'accomplissait.—le 13 juin, Paul Reynaud lance un appel désespéré au Président Roosevelt le 15 juin, les Allemands entrent à Paris.

Le 16 juin, le Colonel Jacquin, chef de la Mission aérienne française—aujourd'hui Général et Commandant des Ecoles—va se trouver en face d'une responsabilité écrasante.

En effet, la veille, la Mission Britannique à Washington a reçu de Londres un cable secret l'informant d'avoir à parer aux conséquences fâcheuses d'un éventuel armistice français, sur le sort du programme commun d'achats. Au fur et à mesure de l'aggravation de la situation militaire, les firmes américaines se montraient déjà rebelles à accepter les nouvelles commandes alliées. Qu'adviendrait-il, si l'Angleterre allait se trouver seule dans la lutte? Enfin, des disputes sans fin pourraient s'élever au moment de livrer un matériel commandé conjointement par deux partenaires dont l'un venait de disparaître. Pourtant, il n'était

plus temps de négocier en leur forme nouvelle, des milliers et des milliers de contrats.

La Mission Britannique devait alors se décider à prendre l'entiére et totale responsabilité d'exécution. Ainsi décida Londres.

Qu'allait répondre le représentant de la France? Il n'y avait pas une minute à perdre, les ordres pouvaient arriver de France, d'un moment à l'autre, enlevant toute autorité à la Mission du Colonel Jacquin—Washington pouvait “geler” à tout moment les “avoirs” français aux U.S.A.—comme il l'avait déjà fait pour les autres pays occupés par l'Allemagne.

Le Colonel Jacquin n'hésita pas une seconde à la seule condition que l'Angleterre accepte sans exception toutes les commandes.

Il signa le transfert. Les avions destinés à la France allaient passer aux mains des Britanniques. Les capitaux Français durent verser, investis avec une audacieuse confiance dès la lère heure allaient porter intérêt à la cause alliée, payant des milliers et des milliers d'ouvriers, faisant tourner des milliers, et des milliers de machines, apportant indirectement à l'aviation américaine—comme un nouveau Père Noël—des centaines et des centaines d'avions que leur propre programme d'armement n'avait jamais prévu.

—GRAND MARNIER—BARDINET—

Grand Marnier

CORDON ROUGE . . . 80 Proof

MARNIER-LAPOSTOLLE, INC., Morrisville, Pa.

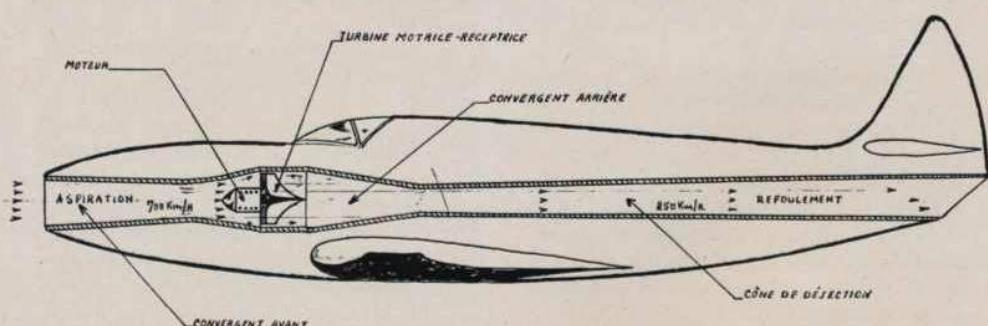
LES LIQUEURS Bardinet

BARDINET EXPORTS, INC., Morrisville, Pa.

Made in U.S.A.

SOLE AGENTS FOR U.S.A. CONTINENTAL IMPORT DIVISION R. C. WILLIAMS & CO. INC., NEW YORK, N.Y.

SHÉMA SIMPLIFIÉ D'UN AVION "MOTEUR À RÉACTION"



1°/ Description: Cellule normale—absence d'hélice.

2°/ Avantages: pas de couple de renversement à combattre puisqu'on a la possibilité d'installer le moteur et la

turbine (pièces tournantes) sensiblement au centre de gravité de l'appareil. pas de remous sur les bords d'attaque. Plus grande stabilité. meilleure maniabilité.

3°/ Inconvénients: rendement de la turbine très faible. vitesse derrière. difficulté de placer les membres de l'équipage (le moteur et les tuyères occupant toute la partie centrale-axiale du fuselage).

4°/ Principe.

Un moteur d'un genre spécial joue le rôle de turbine motrice-réceptrice. Cette turbine produit une dépression à l'avant (section) et une surpression à l'arrière (réaction). La difficulté primordiale réside dans le fait que le rendement d'un tel système est très mauvais.

Une turbine ordinaire possède déjà un faible rendement; les résultats les meilleurs ont été obtenus avec la turbine PELTON. Mais cette turbine est uniquement réceptrice-centrifuge. D'autre part, elle est actionnée par un puissant jet liquide. (masse spécifique plus grande que celle de l'air).

S. Lt. René MEUNIER

Les autres turbines, horizontales, verticales, Francis, Francis-rapide, sont centrifuges-axiales ou axiales-centripètes. Dans le cas de l'avion à réaction, la turbine doit être axiale-axiale ce qui signifie que l'air est admis et refoulé obtenu quand le jet est normal à la surface des aubes. (turbine Pelton). Cette condition ne peut être réalisée qu'à l'entrée ou qu'à la sortie de la turbine. Et pour une turbine axiale-axiale il est impossible d'avoir un jet normal aux aubes et à la sortie et à l'entrée.

On sait aussi qu'un dièseur bien étudié et approprié à la turbine augmente sensiblement la hauteur de chute effective. Or, des expériences faites au tunnel aérodynamique ont montré que le diffuseur genre Venturi (convergent-divergent) ne convient plus pour des vitesses supérieures à 700 Km à l'heure et dans le cône de déjection de l'avion à réaction, la vitesse de l'air refoulé, dépasse 800 km à l'heure. D'où la nécessité d'étudier des diffuseurs de forme spéciale qui ne décollent pas les filets d'air à grande vitesse.

D'autre part, la réaction de l'air éjecté sur l'air ambiant, est excessivement faible à cause de la fluidité de l'air et des petites dimensions du maître-couple utile. En effet la partie extérieure du fuselage de l'avion répond aux lois de l'aérodynamique (maître-couple maximum au centre de gravité, minimum aux extrémités) et le diffuseur intérieur, lui, est divergent vers l'arrière, donc incompatible. On pourrait augmenter la vitesse linéaire de l'air en accroissant la vitesse de rotation de la turbine, mais une élévation de température excessive entraînerait certainement l'abandon de ce procédé.

Cet article représente simplement un aperçu sur les idées générales qu'on peut avoir de l'avion à réaction.

ALFRED E. ROLDES

Cosmopolitan Food Products

FANCY GROCERIES and SPICES

Phone DECatur 6717

IMPORTED—DOMESTIC

OLIVE OIL

Arcade Market
107-117—108-118

SALAMI

CHEESES

3134 14th Street N.W.
Washington, D.C.

ARMEE — AVIATION — MARINE

Uniformes Francais

sur mesure—Coupe et fini garanti

Tissus au metre

Prix raisonnables—Livraison rapide

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

WILNER'S

"Custom Tailors Since 1897"

Corner 8th and G Streets N.W.

WASHINGTON, D.C.

La Veau d'Or RESTAURANT FRANCAIS

Cuisine Provinciale

129 East 60th Street

New York City

CANADA

Ecole D'Observateurs de St. Jean (Province de Quebec)
Remise des ailes aux français



Le Sq./Lr. E. K. MOLES

Le Lt. de V. LE NORMAND
Attaché naval au Canada

LES LIVRES FRANCAIS EN AMERIQUE

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

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

French Department
de

BRENTANO'S

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

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

vous seront addressés sans frais d'expédition.

NOTRE ETABLISSEMENT EST
LE MAGASIN PREFERE DES
AVIATEURS FRANCAIS

A et N Trading Company

Equipement Militaire et Tissus

LE FOLKLORE FRANCAIS EN AMERIQUE DU NORD

Quand ils quitterent leur village, leur hameau de Saintonge ou de Picardie, de Bretagne ou d'Anjou pour s'en aller vers les terres lointaines et nouvelles du Canada ou de la Louisiane, les Dumont, les Laurent, les Hamel . . . n'oublierent pas leur parler, leurs costumes, leurs légendes, leurs chansons.

Ils emporterent avec eux toute cette humble civilisation populaire, cette civilisation adéquate à leur race qu'on a depuis baptisée du nom savant de Folklore.

Et précieusement ils gardèrent ce qui était pour eux toute l'âme de leur pays et tout son parfum.

Dans les villages nés au bord du Saint-Laurent ou du Missouri, les enfants s'endormirent en écoutant les vieilles berceuses; et leurs jeux et leurs rondes furent ceux et celles de chez nous.

A la veillée, aux soirées d'hiver, les mères-grands dirent et redirent tous ces contes, toutes ces légendes et ces complaintes, qui semblaient apporter une bouffée de l'air du Pays.

A leur tour, les enfants les répétèrent et ainsi, jusqu'à nos jours a survécu un ensemble de traditions et de conditions que l'on peut qualifier de folklore français.

Avec le temps, des altérations et des modifications se sont produites bien sur.

Des emprunts et des mélanges ont été faits et des adaptations aux conditions locales de vie ont eu lieu.

Preuve excellente de la vitalité de ce folklore, auquel se sont intéressés des chercheurs et des érudits comme Messieurs Marius Barbeau et MacMillan, Medard et Claudel.

Je reviendrai dans un prochain article sur les études et les travaux que Messieurs Barbeau et MacMillan ont consacrés au folklore Canadien.

Le folklore Louisianais est l'objet des recherches de Monsieur Claudel, jeune professeur à l'université de North Carolina.

Très gentiment, il a accepté d'écrire pour F.MAIL ces quelques mots sur ces activités qu'il en soit ici remercié.



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

FRENCH FOLKLORE IN AMERICA

I am very glad to write an article on French folklore and cultural influence in America. This I do in my humble capacity with joy and enthusiasm, because of the close family tie I feel for France.

I shall first tell something about my family whose ancestors came from France and settled in Louisiana. My grandfather was born in Picardie and was named Hector Honoré Claudel. He learned how to paint in Paris and during the reign of Napoléon the III in the last century he came to America, making his home in New Orleans where he married my grandmother Marie Jusselin, who was also of pure French ancestry. Afterwards they settled in the town of Mansura in the Paroisse des Avoyelles. Mansura was and is still very much like any French village. Most of the people there speak French, go to Catholic church regularly on Sunday, carry on their little trades in the town or take care of their cotton and corn crops on the outskirts of Mansura. When the Angelus rings in the evening, the villagers go to get the cow from the pasture and drive her home for milking.

The settlers there are from Brittany, Picardie, Normandie and the seacoast provinces of France. So at night they go to neighbors for *la veille*. In summer they sit on the gallery or in winter around the fire and tell folktales about Tit-Jean, Jean Sot, Finette, Bouqui and Lapin. These are the stories they carried over with them from France.

Many of the French people of Louisiana use the language of the sea. For instance, they say, *haler une dent, amarrer un cordon de soulier, gréer un maison*, etc. Also all aspirate "h's" are sounded, such as, in *haut, halter, honte, hache, hourri-hourrah*, etc.

My grandfather died at about the age of 40, leaving my grandmother with one daughter and three sons—Cécile, Charles, Ernest and André. My father was the latter child named André. He became a blacksmith's apprentice with a M. Coubareux. To this day my father still remembers the old blacksmith's favorite proverb—"Il n'y a pas de *sot* métier, il y a que de *sottes gens*." The "t" of "*sot*" was always sounded and the "s" of "*gens*."

My mother came from Marksville, a nearby town that was the parish seat of Avoyelles, and she was of English and Norman stock, which was evident by her red hair. Marksville is situated on the Red River. Boats used to go from there to New Orleans and even as far as Missouri where there is another French population group to this day.

There were five children in our family, 3 boys and 2 girls. My mother and father speak French to this day and never use a word of English in speaking to each other. My mother, however, knew English and taught my father this language since she had learned it from her foster parents. She spoke English and French to us so that we would know both languages at school.

Par CALVIN CLAUDEL

My father moved with the family to New Orleans in 1921 when I was 11. I hated the City life at first and regretted the farm and country life. Today, though, I love New Orleans, because



there I received cultural advantages that would have been denied me in Avoyelles. I went to Tulane University and received my master's degrees from there in 1932. I studied French, Latin and Spanish. Today I am a teacher of French at the University of North Carolina.

In recent years I have become interested in collecting Louisiana French folklore and in preserving the records of the French language in Louisiana. It is interesting to consider the many French settlers that come to America.

French civilization had a great influence on this country. The French explored America in the 16th century—such brave men as Cartier, De Coligny, Du Monts, Champlain, etc. The early French settlers in this continent went through much pain and suffering, but never quit their task. Acadia, now Nova Scotia, was settled in the early 17th century. The poor Acadians suffered many hardships. Even today in Louisiana they sing their ballad—"Sept ans sur la mer," which is a moving complaint. The French established the City of Quebec in Canada, explored the Great Lakes and established fur trading posts along the St. Lawrence River. Père Marquette and Joliet explored the waters of the mighty Mississippi then called the Mé-

chasbé by the Indians. It is fascinating to read the exotic descriptions of this virgin wilderness and about the many Indian tribes.

La Salle was the next great French explorer. From Canada he descended to the mouth of the Mississippi into the territory that Père Hennepin had named Louisiana in honor of Louis XIV and Queen Anne. Around 1700 a French settlement was established on l'Île Dauphin in the Florides. This colony suffered much because of the poverty of the soil there and was permanently settled finally at la Nouvelle-Orléans, which became the capital of the Louisiana Territory in 1728. Louisiana extended from the Gulf of Mexico to Canada, including the vast areas on both sides of the Mississippi.

When Fortier formed a folklore society in New Orleans, Montréal followed suit. Through the efforts of Marius Barbeau and other Canadian folklorists, the French folk tales and songs of Canada have been collected and well preserved.

Professor Joseph Médard Carrière, now Professor of French at the University of Virginia, collected the folktales of Missouri. His *Tales from the French Folklore of Missouri* is one of the finest collections of folktales. Missouri French is very similar to Louisiana French. W. A. Dorrance has collected some of the French folksongs of Missouri. One of them is a variant of the Breton song, "Le Retour de mari soldat":

"Pourriez-vous en passant
Loger un musicien en passant?"
"Rentrez dans la maison
Et faites comme chez vous;
On a un garçon au service."

"Dans quel régiment est-il votre enfant?
Est-ce qu'il est dans le régiment
d'Italie?"
"On ne sait point. Peut-être
Qu'il est mort dans quelque compars."

"Chère maman, cher papa!
C'est votre enfant qui vous donne les bras.
Grace à Dieu! Il m'a conservé
De revenir vous soulager."

The following is a New Year song sung in Louisiana, Missouri and Canada. The following version is from Missouri:

Bonsoir, le maître et la maîtresse,
et tout le monde du logis.
Pour le dernier jour de l'année
La Guianné vous nous devez.

Si vous n'avez rien à nous donner,

Dites-nous-le.
Nous vous demandons seulement une échinée;
Une échinée n'est pas grand chose.
Elle n'a que quatre pieds de long;
Et nous en ferons une fricassée
De quatre-vingt-dix pieds de long.

Si vous n'avez rien à nous donner,
Dites-nous-le.
Nous vous demandons seulement la fille ainée,
Et nous lui ferons faire bonne chère.
Nous lui ferons chauffer les pieds.
Nous lui, etc.

Quand nous fumes au milieu du bois
Nous fumes à l'ombre.
J'ai atendu le coucou chanter
Et la colombe;
Et le rossignol du vert berceau
va aller dire à ma maîtresse
Que j'ai toujours le cœur joyeux.

This song was called the Guillonnée, Gaie Année, Guignolée, Guiannée, etc. The music is entirely traditional . . . Even the man who leads with the violin has no written notes. Generally there is only one violin, sometimes two; the players march with the band. The air is simple, a chant. And the dance is really not a dance but a sort of shuffling march to keep time with the music. The members of the band always wear masks, and are supposed not to be known. The favorite costume is that of an Indian chief . . . It is quite likely that the custom and the costumes are a mixture of French and Indian, according to Dorrance.

In Louisiana our songs go far back to the French Middle Ages. We have a version of the *Ballade de la Passion de Jésus Christ* preserved by Dr. Jay K. Ditchy:

"La passion du doux Jésus,
S'il vous plait de l'entendre,
Entendez-la, petits et grands,
Et ci prenez exemple.

Il a marché sept ans déchaux
Pour faire pénitence,
Il est resté quarante jours
Sans prendre soutenance,

Si c'n'est le jour de Paq'fleurie,
Cette digne journée,
Est entre dans Jerusalem
Par une galerie.

Il n'y avait ni petits ni grands
Qui n'fassent révérence.
Se dit Saint Pierre, aussi Saint Jean:
Voici grand référence.

Leur dit le doux Jésus le grand:
C'est trahison bien grande,
Avant qu'il fut vendredi nuit
Vous verrez l'expérience.

Vous verrez mon chef couronné
D'une aubépine blanche;
Vous verrez mon caté percé
D'une cruelle lance;
Vous verrez mon sang découler
Tout le long de mes membres;

Vous verrez mon sang ramassé
Par quatre petits anges;
Vous verrez à mes pieds,
Marie la plus dolente;

Vous verrez la lune et l'soleil
Vous combattront ensemble;
Vous verrez la terre trembler
Toute pierre se fendre.

Among the traditional French songs sung in Louisiana are "Malbrough s'en va-t-en guerre," "Je veux me marier," "O ma petite bergère," "Cadet Rouselle," etc. Some of the songs are indigenous to the Louisiana French genius, such as the one I remember:

"Ou est-ce que t'es parti,
Ouai, mon bon vieux mari?
Ce qu'on appelle l'amour,
Et l'meilleur buveur du pays."

"Sus parti m'souler, vieille . . ."
"Quand tu vas revenir,
Ouai, mon bon vieux mari?" etc.

"Demain ou un autre jour . . ."
"Qu'est-ce qu'tu veux qu'te cuise," etc.
"Dix gallons couche-couche et dix douzaines d'oeufs," etc.
"Ca, ca va te tuer," etc.
"C'est ca j'veux quand même,"
"Ou qu'tu veux que j't'enterre," etc.
"Au coin de la cheminée, et de temps en temps passe-moi une patate douce chaude."

The wife sings and the husband speaks his lines. "Couche-couche" is cornmeal grilled in a skillet. It is eaten with milk.

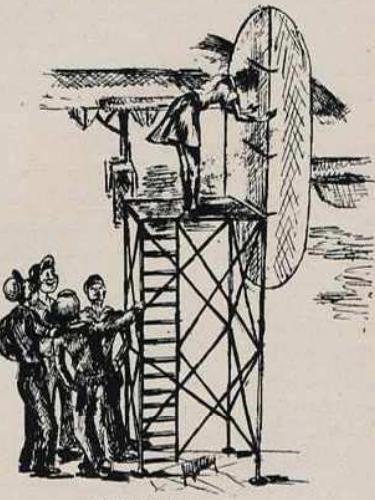
All of us know, too, the famous Canadian folksong "l'Alouette," which we sing in our American French classes, alongside with "Au clair de la lune," "Savez-vous planter des choux?" and "Auprès de ma blonde." All this splendid heritage of French songs and stories express the cultural warmth, tenderness and genius of the French people. Children love to sing these songs because they come from the earth and the soul of a wonderful people.

There were settlements along the great river from Natchez to Missouri. Even today there are French settlements in Missouri, Illinois and Indiana, besides the great French cultural areas of Louisiana and Canada.

In 1755 the English cruelly deported the Acadians from Acadia. Many of these poor exiles finally settled in the Teche region of Louisiana. So Louisiana is composed of Old French inhabitants from the Canadian area and direct inhabitants from France. All of the southern and central part of Louisiana is largely composed of French descendants who still cherish their folk customs and French cultural traditions and language.

An awakening interest in Louisiana French folk culture is due to Alcée Fortier, who was of Breton stock. While he was professor of French at Tulane in the past century, he founded there the Louisiana Association of the American Folk-Lore Society in 1892. He later became President of the American Folk-Lore Society. He collected French patois folktales from among the Louisiana Negroes. There were many other persons subsequently interested in this field. George W. Cable collected the Creole slave songs. Professor Jay K. Ditchy, now head of the French Department at Tulane University, published a splendid manuscript: "Les Acadiens louisianais et leur parler." Louisiana State University, through the work of the late Professor James F. Broussard, collected the folklore of Pointe Coupée Parish and New Iberia Parish. Miss Irène Thérèse Whitfield collected a volume of Louisiana French folksongs. Miss Marie Thériot of Southwestern Louisiana Institute in Lafayette, Louisiana, has been working in the field of Louisiana folklore. In this school the students keep alive French language and culture.

KESSLER FIELD



SERGENT ATTANE

TECHNIQUE FRANCAISE

Groupe Motopropulseur

Afin de simplifier l'interchangeabilité des moteurs, un capotage spécial, montages, commandes et accessoires furent étudiés.

Montage avec joints sphériques

Pour obtenir un rapide et simple changement de moteurs, une installation spéciale avec 4 joints sphériques à desserrage rapide fut étudié et mise à l'épreuve. Un système similaire fut aussi exécuté pour le rapide désassemblage des ailes. Un clef seulement était ensuite nécessaire pour libérer le moteur.

Support-Moteur en Magnésium

Pour un moteur inversé de 6 cylindres destiné aux avions postaux un support moteur magnésium d'abord coulé ensuite forgé fut étudié et fabriqué. Ces supports sont formés de 2 poutres en i avec rotules et joints sphériques fixés à une extrémité et articulés au milieu par 2 raidisseurs tubulaires aussi terminés de joints sphériques. Ces 2 poutres furent assemblées par une tôle plate résistante recouvrant le moteur. Avec ces montages le moteur fut complètement dégagé et propre et tous les accessoires et les commandes furent rendus facilement accessibles.

Accessoires

Pour simplifier encore plus le changement de moteur et réduire le temps d'assemblage des canalisations et des fils un relais d'accessoires spécial fut dessiné et exécuté (par un sous-traitant). Ce système ayant son propre réservoir d'huile et sa propre pompe fut fixé sur les ailes et relié au moteur par un arbre à démontage rapide. Toutes les canalisations, fils et commandes restent en place, quand on change le moteur. Le temps de changement de moteur fut alors grandement réduit. Pour l'essence et l'huile des accords et robinets étanches à démontage rapide furent employés et pour les autres commandes des raccords spéciaux à démontage rapide furent montés pour gagner du temps et du poids.

Groupe Motopropulseur avec Minimum de trainée

Une choix approprié de l'hélice et son adaptation qualitative et quantitative à l'avion furent judicieusement étudiés. Pour réduire la résistance à l'avancement une évolution progressive de la forme du fuselage-moteur fut envisagée avec suppression de toutes les aspérités. Différents tracés, dérivés des formes de l'aile furent soumis ensuite à des essais aérodynamiques très poussés, à différentes positions angulaires.

Pour déterminer la meilleure position des orifices d'air: entrée d'air au carburateur, refroidissement du moteur et de l'huile et de l'échappement. Une maquette en bois à l'échelle 1/4 munie de

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

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

Par M. ALEX GORFIN

moteurs électriques et d'hélices fut utilisée. La pression d'un grand nombre de points fut mesurée à différentes vitesses afin d'établir la pression dynamique ou la dépression en vol normal, à l'atterrissement, au décollage et en montée. La position et la section des différents conduits d'air furent alors déterminées, à partir de cette étude.

Alex Gorfin, auteur de nombreuses publications techniques, Laureat 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 SOCIETE NATIONALE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES (SNCASO)—(MARCEL BLOCH) 1932-1941.

En même temps un dessin judicieux de tous les passages d'air particulièrement pour l'admission, le refroidissement et l'échappement fut étudié afin de réduire la résistance à l'avancement et même de créer une thermo-propulsion.

Amélioration de la Sécurité

Pour obtenir la sécurité du vol toutes les méthodes habituelles et tous les règlements furent respectés dans la construction et assemblage des avions. Toutefois pour accroître encore la sécurité, qualité vitale d'un avion, l'auteur suggère qu'un soin particulier doit être apporté aux deux problèmes suivants.

A—Elimination des Vibrations

Afin d'éviter la transmission des vibrations, il est nécessaire de protéger l'avion de l'action des masses en mouvement. Il est donc nécessaire d'assurer l'immobilité du centre de gravité du moteur, par rapport à l'avion. Le moteur doit être capable de se mouvoir autour de son centre de gravité à l'opposé des vibrations et cela est la raison de la suspension élastique des moteurs. Pour la même raison un contrepoids élastique serait très intéressant pour un moteur d'avion.

Pour un avion à deux moteurs plats, dans certains cas, l'auteur pense qu'il est possible de ne pas transmettre de vibrations aux ailes (voir l'article de l'auteur "La Sécurité des avions modernes peut être améliorée par les moteurs plats", les Ailes, Mars 1938—Paris.)

B—Sécurité dans l'alimentation en combustible

Si l'alimentation en essence est interrompue, la sécurité de l'avion peut être gravement compromise. Sur les avions très rapides, ayant un grand excédent de puissance, un grand plafond et soumis aux très grandes accélérations, il est dangereux de procéder empiriquement à l'installation de l'alimentation en essence même si de tels systèmes sont basés sur des installations précédentes ayant subi une série complète d'essais. Il semble nécessaire de vérifier les nouvelles installations au moins par des calculs avant le vol.

Une alimentation sûre à toutes les altitudes et dans toutes les évolutions en tenant compte des vibrations, doit être assurée, particulièrement:

- au sol
- avec l'accélération au décollage
- avec l'accélération due à l'excédent maximum de puissance.

Des dispositions spéciales pour éviter le "vapor-lock" aux grandes altitudes doivent aussi être prises en considération, aussi bien que l'insuffisance de certaines pompes à ces altitudes.

Augmentation de la puissance en vol

L'augmentation de la puissance en vol est obtenue en utilisant la pression dynamique de l'air créée par la vitesse et par l'hélice. Mais il y a d'autres possibilités d'accroître la puissance en vol, en réduisant la traînée du système de refroidissement et en utilisant même la légère propulsion due aux gaz d'échappement est considerable.

Manche à Air

L'augmentation de la puissance par la pression dynamique due à la vitesse et au souffle de l'hélice est très importante et peut être facilement estimée. Par un dessin soigné des conduits, il est possible d'accroître le rendement à son maximum (souvent très bas, de 50 à 90%). Le gain de puissance à 700 km/h et à 4,000 m peut être de 15 à 30%. Il est aussi important, quand, pour éviter le givrage, le réchauffage d'air du carburateur est employé, de ne pas réduire la puissance du moteur en vol normal.

Refroidissement avec minimum de trainée

Ces récentes années, cette question a été beaucoup étudiée sur les moteurs en étoile, aussi bien que la question des radiateurs et de la réduction de leur trainée et même en obtenant une légère propulsion avec les radiateurs en chaud. Pratiquement il est important de déterminer la position optimale du radiateur, les sections d'entrée et de sortie en vol normal, le refroidissement au sol et en décollage et le réglage avec volets de sortie en montée.

Echappement avec propulsion

La propulsion par réaction directe est obtenue quand l'énergie thermique ou thermo-chimique est transformée directement en énergie cinétique, sans aucune transformation mécanique.

L'accroissement de traction en vol peut aussi être obtenu par *thermopropulsion*. Il est suffisant de prendre l'air, de le comprimer (par la vitesse ou par un compresseur), de le chauffer (par combustion d'essence) et de la laisser s'échapper à l'arrière. Par le chauffage, la vitesse de l'air est accrue pendant son passage et la réaction due à cette augmentation de vitesse pousse l'avion vers l'avant. Un exemple d'avion sans hélice, basé sur la thermopropulsion est le Campini-Caproni dont les vols d'essais excitèrent une grande curiosité en 1941 et l'avion de chasse Bellaircraft-General Electric

annoncé officiellement en janvier 1944.

Comme la chaleur évacuée par les gaz d'échappement est environ deux fois la puissance du moteur, même une légère propulsion avec très bas rendement est appréciable et accroîtra la puissance du moteur en vol. Le gain sera beaucoup plus grand quand la vitesse augmentera.

Il ya deux possibilités d'obtenir une propulsion avec les gaz d'échappement:

- 1) Utilisation de la vitesse des gaz
- 2) Utilisation de la vitesse et du refroidissement de l'air extérieur.

Différentes solutions pratiques furent étudiées afin d'utiliser ces 2 possibilités.

Le gain théorique peut être évalué en appliquant le principe de Carnot ou calculé comme un radiateur à chaud. Toutefois il est nécessaire de distinguer différents rendements: thermique, propulsif et global.

Si le rendement thermique peut être quelquefois de 20% (à 700 Km/h et à 10,000 m) le rendement global peut n'être seulement que de 6 à 10%. Le rendement réel des performances obtenus doit donc être soigneusement comparé.

CONCLUSIONS

En dépit de la très grave crise que l'Industrie Aeronautique française a subi, les recherches brièvement décrites ici montrent que l'esprit créateur des ingénieurs français, loin d'avoir décliné, a été stimulé par les difficultés du moment et continue à se développer.

Il ne fait aucun doute qu'une fois la France libérée, l'aviation Française atteindra de nouveaux sommets de perfection et reprendra sa place aux tous premiers rangs, dans le monde.

BLOCH AVION D'ENTRAÎNEMENT



RAINBOW GRILL

1212 13th Street, Washington, D. C. Telephone ME. 9187

Rendez Vous Des Aviateurs Français De Passage à Washington

On:

Y parle français

Y mange de véritables "Frites"

des poulets casserolle champignons

des steaks

et tous plats préparés à la Française

VINS des meilleurs
crus.

NEW YORK, April 18.—Dr. Harold Stuart, head of the department of child hygiene at Harvard University, yesterday estimated that 50 per cent of all French children now are seriously under-

nourished but can be restored to health if the war ends in time to give them effective relief.

Stuart, medical adviser to the Red Cross in France in 1942 and a German

prisoner until his recent release, told a meeting of the coordinating council of French Relief Societies that French children are achieving only 65 per cent of their normal growth.

—“MARAUDER PARTY”—

DODGE-CITY

“Home of the best pilots in the world”

Le premier détachement de pilotes Français est en attente de départ pour une destination inconnue quand le troisième fait son entrée à Dodge City. Le Commandant d'Armes nous reçoit à la gare en fin de journée; nous ne sommes guère en forme après un voyage de quarante heures dans des trains surcharges. Nous recevons immédiatement la douche froide (hélas . . . pas celle

sillonnaient la Côte. Une compagnie de chemin de fer se crée sous l'impulsion d'une grande banque de New York et la construction ultra-rapide d'une route de fer joignant l'Est à l'ouest est décidée; les travaux sont promptement entrepris, plus sérieusement poussés dans le sens Ouest-Est de telle sorte que le tronçon venant du Pacifique avance plus vite. Un beau jour les deux voies se rejoignent . . . à Dodge City. Le chemin de fer Transcontinental est né, les Océans

n'avait pas eu d'accident depuis des temps reculés.

La Base elle-même est classique et banale, identique à la plupart des centres d'entraînement. Même baraqués en bois, grises, au toits verts; chambres à deux contenant le strict nécessaire mais avec le luxe d'une poussière de charbon venant du poêle que compte chaque “thurne.” Le sol est gris, désespérément gris, pas le moindre arbre, l'herbe aussi est inconnue “West of the Mississippi” même au prin-



bien douces des “laché” de Tuscaloosa!) lorsque les élèves des deux détachements précédents nous parlent de notre nouveau domicile.

Nous voici sur ce quai de gare, fiers de nos ailes, très décidés à devenir des pilotes de B 26. En moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire nous avons fait le tour de la ville: une grande rue, deux cinémas, deux hôtels, deux boîtes qui, elles, n'ont subi que très peu de transformations depuis l'ère des “stage-coaches.” Elles ressemblent aux “saloons” que nous voyions dans les films, la fameuse porte d'entrée à deux battants à ressorts jalousement conservée. Bien des autochtones portent encore la traditionnelle coiffure et les petites bottes à talons hauts chers aux cow-boys des Mid-Western States. En tout cas la population de Dodge, l'élément féminin en particulier, semble avoir adopté les Français.

Mais cependant Dodge City a une histoire: à l'époque où les grands réseaux de chemin de fer se lancent vers l'ouest, Dodge City deviendra un symbole. Des voies ferrées existaient à l'Est jusqu'à Kansas City, à l'ouest quelques trains

reunis, l'ère des stagecoaches et des “hold up” terminée.

Pour ceux qui avant la guerre étaient des assidus du cinéma Américain, Dodge City n'était pas tout à fait une inconnue. En 1938-39 le public réclame des films contenant des histoires de construction de voies ferrées à travers le continent, films faits à grands renforts de technicolor. Dodge City devait avoir son film, il fut fait et la première mondiale eu lieu ici, les collaborateurs et vedettes étant venus d'Hollywood par trains, et avions spéciaux.

Sergent ABOUDARAM

Le A.A.F. Training-Command décida d'installer sur ce grand plateau du Kansas une école spécialisée dans la transformation des jeunes pilotes sur le fameux “Hot-ship” qu'est le Glen Martin B 26 “Marauder.” Cet avion a d'ailleurs de multiples autres noms et surnoms que nous ne mentionnerons pas, car tous sont faux. En nous accueillant dans son escadrille le Major MURPHY nous a dit combien il était fier de son “squadron” qui

temps; par contre les pluies doivent être violentes si nous nous en référons aux caillebotis qui sillonnent la base. Les tempêtes de sable sont légendaires, nous ne les avons pas encore subies mais je perdons pas courage.

Tous ceux qui ont été en Ecole aux Etats Unis connaissent la terminologie à l'honneur sur toutes les Bases: Schedule, check, P.T., etc. . . Eh bien, dans aucune autre école ces termes n'ont pris une valeur aussi totale: par exemple le “schedule” de la P.T. est “checke” avec toute la rigueur suffisante pour constater que les Français y jouissent pleinement de leur droits . . . !!!

L'une des nouveautés de cette Base est la présence d'une trentaine de jeunes femmes pilotes souvent jolies et coquettes qui paraissent bien menues dans le cockpit d'un B-26. Certaines de ces WASPS arrivées à Dodge en même temps que nous étrennaient leurs ailes nouvellement gagnées sur A.T. 6: 220 heures de vol environ mais n'ayant jamais eu qu'un seul moteur devant elles; aussi étrange que cela puisse paraître elles réussissent très bien, même mieux que

deux de nos jeunes Aspirants (ce sont eux qui nous l'ont affirmé) avec lesquels elles passent des soirees entières au Club des officiers échangeant des conseils de pilotage, de technique B-26, de meteo . . . ou de divers autres choses ne touchant que de tres loin l'aviation . . .

L'autre innovation de l'entrainement a Dodge est la présence au programme, pour ne pas dire "schedule," de quelques cross-countries importants qui durent quelque fois plusieurs jours. San Francisco et ses lumières, Chicago et ses gangsters, Los Angeles et ses Stars sont les

points de repère qui attirent le plus l'attention des pilotes, qui cette fois ont le libre choix de l'itinéraire; mais ces voyages se font essentiellement au "beam" et au radio-compas. Aussi nous attendons avec impatience le jour où les élèves-radio Francais entraînés à Scott Field pourront venir à notre secours. Quel beau travail d'équipe en perspective.

DERNIERES NOUVELLES: trois semaines plus tard

Nous voici familiarisés avec la Base, connaissons Dodge City à fond, sommes

très enthousiastes pour le Marauder quoique notre sympathique Major s'arrache les cheveux à la suite de deux "Crash-Landing" sans dommage heureusement pour les équipages . . . les fameux "Emergency procedures" sont au point. Mais beaucoup moins enthousiastes en ce qui concerne la P. T. . . il suffit de regarder les élèves de France pour voir avec quelles précautions il se lèvent et s'assoient, constation frappante de la plénitude du sens de ces deux petites lettres P. T. . .

LE MARAUDER EST UN BOMBAR DIER SUR EN COMBAT . . .

Pertes: 0,3%—100 Missions—6.700 Sorties

—Extrait d'un rapport—

sorties avec une perte de 21 Marauders, soit 0,3%.

Ce 0,3% représente comme pertes pour l'ennemi: 31 appareils confirmés, 19 probables, 21 endommagés. Lors de

grandes sorties le pourcentage des pertes en "Marauders" était nul. Pendant ce même temps 7.000 tonnes de bombes furent déversées par ces appareils. Ces raids sanglants furent lancés au cœur même de l'ennemi sur la côte continentale face à l'Angleterre.

de juillet représentent un total de 6.700
SANS COMMENTAIRES



Guerlain
Parfumeurs

444 Madison Avenue, New York

LONDRES (du correspondant du *Daily Express* sur le front de la 5eme Armée).

"Chaque jour, les Francais qui luttent en Italie font preuve d'une bravoure vraiment prodigieuse. Nombreux sont ceux qui ont fui leurs pays pour continuer le combat aux cotés des Allies. Il y a aussi

des soldats marocains et algériens, qui accomplissent des faits d'armes extraordinaires sur le plus difficile des terrains. Ces valeureux guerriers n'hésitent pas à multiplier les attaques pour occuper des positions stratégiques importantes.

"L'opposition de l'ennemi, qui sait la valeur militaire du Francais, va quelquefois jusqu'à l'acharnement et les Allemands sont obligés de jeter dans la mêlée des renforts de plus en plus nombreux là où il y a des Francais."

LA FEMME

ET LE TAPIN

CHAPITRE V

—“Quand, et de quelle façon, le lecteur assiste aux présentations d'un A. T. 6 Texan et d'un Valiant BTB.”—

A la Plaza del Gunter entre la Sierpa Gomez et l'Antique Alcazar (2) l'orage amène souvent de magnifiques corridas. Fuyant la bourrasque les Hidalgos superbes de la classe supérieure sans souci du trafic posent leurs fières montures tandis qu'un matador invisible les presse en hurlant à la radio: “Hombre! Presto! Cabayeros! Fuerta, Stuvia pronto!”— Les puissants attelages bientôt se taisent et, quand la foule pressée s'est dirigée vers la cafeteria ou des madones aux yeux noirs servent des omelettes au fromage, tout semble morne et désespéré.

Mais si vous avez connu la poésie des soupirs des gardes de Casa ou la lamentation des cognes d'Algésiras vous verrez bien que cette mort n'est qu'apparente. (Les bons serviteurs ne gémissent qu'entre eux, mais vous pouvez dans la tranquilité vespérale les entendre chuchoter).

Or, ce soir-là, un nouveau venu faisait l'objet des conversations. Sa taille fine et son allure élancée attiraient des regards jaloux tandis que les femelles clignaient de l'œil avec leurs phares d'atterrissement.

—“Huevo! étranger, ou as tu vu Huerta?”—

—“A la Campo Craigo, à vingt lieux d'ici!” répondit l'interpellé qui voyait en engageant la conversation le moyen de mettre fin à l'hostilité sourde dont il se sentait entouré. Et vous savez comme moi qu'il n'est pas recommandé d'être sans ami en pays Castillan quand on a pas un poignard serré sous sa cape.

—“... Je fais partie de l'écurie du Signor di Martini célèbre dans toute la Provincia par son manque de chance. Nous avons été pris par l'orage et avons du chercher refuge par ici”—Et par ce besoin de se confier qui est la caractéristique des humbles, la conversation se prolongea. La lune, au loin, mirait son fin croissant dans les eaux moirées de la Coosa.



LA FEMME ET LE TAPIN (1)
Roman Espagnol à la manière de Pierre Louys.

N. D. L. R.: des nécessités d'ordre typographique ne nous permettent pas de publier intégralement l'œuvre remarquable de notre éminent collaborateur. Par quelques extraits nos chers lecteurs pourront néanmoins comprendre l'ampleur et la portée de ce véritable document philosophique qui restera pour les générations futures la plus pure et la plus fidèle des études de moeurs de notre époque.

Nous laissons aux lecteurs le soin de résumer les chapitres I, II, III, et IV selon leurs convenances personnelles, fidèles à la ligne de conduite que nous nous sommes tracée de ne contraindre personne.

Par le Sergent DERIVIERE

Ils parlèrent de leurs occupations de leurs peines et de leurs joies. Par pudeur, ils turent leurs espoirs. La politique retint leur attention. Le parti royaliste était insignifiant qui conservait encore comme insigne la fleur d'hélice à la boutonnière et l'on disait que pour se consoler le Roy était entré comme capitaine dans l'armée à la Plaza de Gunter. Hélas! chacun savait et admettait que le parti des Nez Rouges s'était ménagé les bonnes grâces de la classe dirigeante. On pensait, résigné: “c'est elle qui tient les commandes, nous ne sommes que des instruments”—Le mot instrument donna des frissons à certains qui fermèrent leur capote.

-
- (1) Tapin—avion; de l'Andalou TAPIN-UP, mot introduit en 504 par les Maures et qui signifie photo aéronautique qu'on pique sur les murs, à la deuxième personne du possessif.
(2) On sait que l'Antique Alcazar a été transformé en prison civile et la Sierpa Gomez en terrain auxiliaire.

—“A quoi bon se révolter! les hommes ont tous les pouvoirs”—

Le vieux Valiant BTB ajouta: “Et ils nous calomnient Monsieur! On dit que je suis vicieux dans les vrilles, que j'ai la tremblote dans les pertes de vitesse et pour cela ils m'appellent le “Vibrator.” Dame, à mon âge on est plus très vaillant. Et puis il y a de ces étrangers, venus d'au-delà des mers. Ils m'en font voir, Monsieur! Ils me manient comme un pur-sang!”—

—“Des étrangers, dites-vous?”—

“Qui parlent une langue inconnue, qui n'aiment pas le Coca-Cola, qui ignorent Bob Hope et Frank Sinatra, des sauvages, quoi!”—

—“Mais je crois les connaître. A quoi le reconnaît-on encore?”—

—“A la cravate!”—

—“C'est ça!”—

—“... une cravate noire.

L'inconnu de la Campa Craigo comprit, et soupira: —“Vous n'aimez donc pas ces Hommes?”—

Ah! les hommes, quel cauchemar! la vie serait si belle sans eux... Le sang ardent comme l'ont généralement ses semblables, le Texan méditait mystérieusement. Puis n'en pouvant plus, ne parvenant à maîtriser son émotion il questionna:

—“Et les femmes, que pensez-vous des femmes?”—

La réponse éclata: “Ah! les femmes, Monsieur, fuyez-les! Mieux vaut se briser une aile, se crever un phare ou perdre une roue que d'accepter un seul instant leur compagnie. Et pourtant j'ai vécu de leur attente, j'en ai vécu et j'en mourai. Vous comprenez, Monsieur, j'en mourrai! Si je vous disais mon histoire vous ne me croiriez pas.”

On le croirait, il le vit bien.

CHAPITRE VI

Ou le lecteur fait la connaissance de Conception Perez di Magneto

En ce Temps-la Monsieur, la Choumaré n'était pas encore transformée en école de pilotage et l'aviation était un sport dangereux dont les femmes



n'étaient point amoureuses. Ah! oui: l'heureuse époque du baile flamenco au rythme renouvelé. Je me souviens de ces coplas de plusieurs vers troubantes comme des caresses:

Yo la cantare la canzonetta
Por Dios. Nira, gracia noria!
ou ardentes comme le désir, brulantes de
jalouse:

Toi qui n'as plus aucun égard
A tout jamais je suis ta couche
Epaisse. Oh! Clos ces yeux hagards
Puisque je sais que ment la bouche:
J'ai découvert dans ton regard
Trop tard! quelque chose de louche
Il y a toute la castille, Monsieur ré-
sumée dans ces vers-la

J'étais jeune . . . et mon ame vibrante
n'avait jamais connu le Bonheur d'Aimer.
Civil, encore, je ne portais cet affreux
matricule que l'armée m'a donné depuis.
Pour tous j'étais le "Valient" craint et
respecté; chacun admirait de ma puis-
sance les quatre cents chevaux de ma
richesse les largesses de mon train, mon
envergure, le vaste rayon d'action de mes
activités.

C'est à l'usine où j'étais en traitement
pour une légère toux contractée dans un
palier que j'ai vu pour la première fois
Conception Perez di Magneto. Elle por-
tait un jupon noir qui me faisait aisément
deviner qu'elle était de race Castillane
car les Andalouses préfèrent aux cou-
leurs sombres le blanc d'Alsace ou le
rouge qui tache. Ses gestes ondulaient
comme les flots du Guadalquivir et j'ai
connu le Nil, Monsieur, le Gange, l'Indus,
l'Alabama et la Warrior River mais je
ne l'ai jamais retrouvé . . . Elle était
riveteuse, Monsieur, et avec quelle grâce!
Jamais, dussé-je, vivre cent ans je
n'oublierai les caresses très douces de sa
main sur mon échine. Je fus vaincu par
sa tendresse.

(ici l'auteur consacre 42 pages à des
consideration hydrographiques qu'il ne
nous a pas paru utile de reproduire)

CHAPITRE VII

Ou le lecteur commence à comprendre
qui fait le tapin dans cette histoire.

(Suite et fin au prochain numéro)

BROOKS UNIFORM CO.

UNIFORMES FRANCAIS
EQUIPEMENTS
ET BRODERIES
et tous genres,

6e Ave. coin 44e rue

Tel. VA. 6-0066 New York

Reflexions "Pour Reussir"

SERGENT DERIVIERE

L'écueil le plus redoutable est l'absence
de confiance.

Je veux dire de confiance en soi-même
Croire RAISONNABLEMENT au succès
est le plus sur moyen d'y parvenir:
Une épreuve est toujours facile quand
on l'a surmontée

Pourquoi infranchissable auparavant

Il faut:

Considérer avec objectivité les difficultés
de sa tache

Pour mieux les vaincre;

N'accorder à la sentimentalité qu'un rôle
subsidaire d'estimation

Vivre avec le Réel pour agir avec le Réel;
discerner impartiallement ses échecs et ses
succès

Les interpréter, les comprendre.

Un échec dont on sait les causes ne se
renouvellera presque jamais

Un succès dont on ignore les raisons est
un événement sans lendemain

Si la vie est à base d'espérance
L'espérance est fruit du Rêve

Mais le Rêve lui-même doit reposer sur
des assises terriennes

L'homme d'action n'accorde aucun crédit
à la pure spéculation imaginative
Mais il sait qu'on ne construit rien sans
amour

Savoir accorder ses aspirations intérieures
aux possibilités matérielles

Est le propre du Sage.

Reculer au maximum les limites des
possibilités matérielles

Pour éléver toujours plus haut ses aspi-
rations intérieures

Est le propre du Saint.

Supprimer les limites des possibilités ma-
térielles, c'est Dieu

Tu n'es ni Dieu, ni Saint, ni Sage

Sois homme tu es sur terre

Mais: Crois en toi, intransigeant et
volontaire

Et aime ce que tu fais

Si tu veux vivre

Intensément.



Machine Tool Research Corp.

DESIGNERS OF SPECIAL MACHINERY

Rahway, New Jersey

PAUL BERT, President

Pilote Francais, 1939-40

CROIX GAMMEES

La présence de la croix gammée, du swastika pour l'appeler par son nom, dans la décoration indienne comme dans la décoration basque ou celte pose un problème qu'il serait peut-être intéressant d'étudier . . .

Si la présence au fronton de nos mairies, au milieu des places de nos villes et de nos villages du même signe, "l'araignée noire au milieu d'une tache de sang" n'en posait un autre, plus pressant à résoudre.

Voici pourtant, telles que je les retrouve en un vieux carnet, quelques notes et quelques croquis glanés là et là "musée basque," "Atlantis . . . musée de Big Spring . . . etc. . . .) : Le swastika est l'antique emblème du point de départ et de l'entrée dans la vie des hommes et des animaux. Et, comme la rose, il se rapporte au mystère de la génération.

En certains cénacles réservés de Mongolie et des régions voisines, il a d'ailleurs gardé ce sens précis.

En outre, une statuette, syrienne ou mésopotamienne, trouvée par Schliemann a le pelvis portant une croix gammée et exprime la même idée.

L'Eglise primitive rapprochait le swastika du Christ qu'elle présentait comme l'auteur de toute vie, et l'on peut voir ce signe répété sur les vêtements de Jésus dans le décor des catacombes.

C'est encore le symbole de la force et de la connaissance.

Le symbole d'Agni, de Jean Intersecte avec la croix et surmonté parfois d'une boucle, il devient le sigle complet d'Aor-Agni, l'expression de la religion atlantéenne.

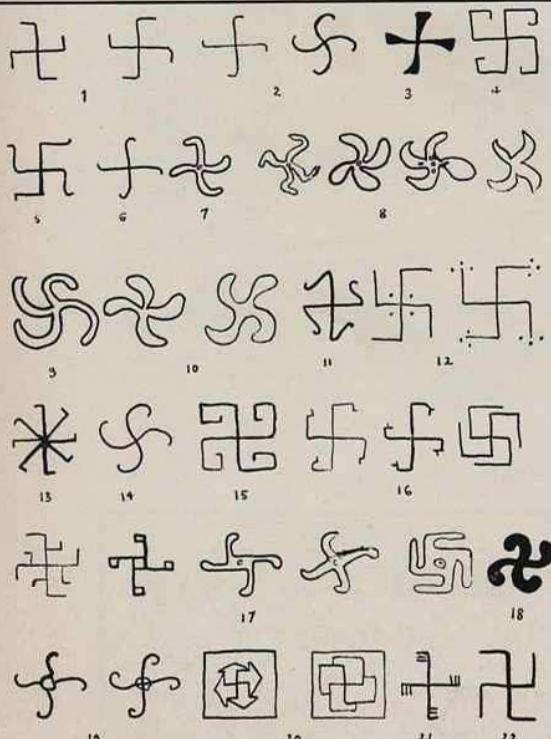
Et l'on retrouve, en effet, la swastika chez tous les peuples qui ont hérité de la tradition atlantéenne. Il figure, en Bretagne, sur la pierre de Kermanach et sur quelques meubles. Au pays Basque sous sa forme curviligne il est le motif le plus fréquent dans l'ornementation populaire, et se rencontre sur les tombeaux, les bijoux, les armoires et plus spécialement gravé au dessus de la porte de la Bergerie.

C'est le "laburu," le signe ovophile. Il est encore le symbole maconnique de la connaissance ("gnosis").

Quand il tourne dans le sens du soleil, il est bénéfique, dans le sens contraire, il est maléfique. Son apparition coïncide avec celle du bronze et sa forme évolue avec le temps et le lieu, mais il est singulier de trouver sur quelques colliers et bijoux indiens (Texas) le même motif qu'en pays basque, avec les mêmes caractéristiques.

. . . Tantôt il est solitaire, tantôt il est associé à d'autres symboles.

Aspirant CHARTOIS.



- 1) formes principales: Europe, Asie, Amérique
- 2 Sur les sculptures
- 3) Croix pattée
- 4) Forme isolée, Europe Nord et Sud
- 5) Ancienne Italie, Inde, Scandinavie
- 6) 67 Sur monnaies britanniques et de Grèce du Nord
- 8) Monnaies celtes ibériques III^o au 1^o S. avant J. C.
- 9) Pendatif germanique—âge de bronze
- 11) Mark Brendenburg—(Russie du Sud)
- 12) Europe du Nord—I au IV^o S. avant J. C.
- 13) Egée
- 14) Italie inférieure—Egée
- 15) Italie inférieure
- 16) Etrusque
- 17) Celtes
- 18) Basque
- 19) Celte (France)
- 20) Germanie du Nord (Pierres uniques)
- 21) Transylvanie (Néolithique)
- 22) Indien—Masque

Pensees de Captifs

"UNE LETTRE DE TOI"

Ce poème de Thiero Ricoepin a été recueilli dans un journal d'A. O. F. par le Sergent-Chef Penot Robert.

Oui, c'est bien moi ce matricule
Gefang, un tel . . . numero tant. . . .
Merci mon vieux, je suis content
Ca peut paraître ridicule. . . .
Cette lettre, je l'attendais
Comme un cadeau de la Madone
Ou du Bon Dieu quand il nous donne
Le bout du ciel qu'on espérait . . .

Ce n'est qu'une lettre de toi
Une lettre sans importance . . .
Quelques mots redits cent fois:
. . . Je t'attends . . . Surtout ne prends
pas froid . . .
Des mots sans conséquence . . .
Ce n'est qu'une lettre de toi.

Tu dis que les enfants sont sages,
Que Pierre vient d'avoir deux ans,
Qu'il est follement amusant
A voir avaler son potage . . .
Je le vois encore à deux mois:
Frise, pas plus haut qu'une pomme . . .
Deux ans déjà . . . mais c'est un homme
crois tu qu'il me reconnaîtra?

Vois-tu cette lettre de toi,
Cette lettre sans importance . . .
Je voudrais s'il la revoit
Dans vingt ans, qu'il comprenne pourquoi
J'ignore son enfance,
Sinon par ces lettres de toi.

Je retrouve au fond de ces lignes
L'odeur de l'herbe de nos champs . . .
Je revois le soleil couchant
Illuminant la vieille vigne . . .
Et ce papier qui me revient
Grave, marque de ton empreinte,
Garde en lui le goût de l'étreinte
De tes bras frais meles aux miens . . .

C'est n'est qu'une lettre de toi
Une lettre sans importance . . .
Mais le cœur qui me l'envoie
Est un cœur qui ne bat que pour moi
C'est un baiser de France . . .
Ce n'est qu'une lettre de toit.

T. RICHEPIN,

Oflag IV-D-1941.

ALLIANCE FRANCAISE



Omaha est une grande ville de 250.000 habitants. Beaucoup plus grande que Lincoln, capitale de l'Etat de Nebraska, qui ne compte que 80.000 habitants, elle n'est pas du tout construite de la même façon et la vie y est tout-à-fait différente. Alors qu'à Lincoln les distractions sont plutôt rarissimes, elles ne manquent pas à Omaha. Tout ceci attirait mes hommes qui manifestaient l'envie d'aller se détendre un peu, à 60 miles de leur lieu d'affection.

Aussi quand je reçus vers le mois de Février une lettre de Miss Bess Bozell, Présidente de "L'Alliance Française" d'Omaha, qui manifestait le désir de recevoir mes hommes, je décidais d'aller voir moi-même comment se présentait cette Alliance Française. Et par une matinée neigeuse de Mars nous partions avec le Capitaine Boitard prendre un premier contact avec "L'Alliance Française" d'Omaha. Je ne vous cacherais pas notre étonnement de nous trouver dans une réception de plus de 50 personnes parlant toutes, le Français et ayant conservé au cœur le grand amour de la France, seconde patrie de beaucoup d'Américains.

L'Alliance Française fut fondée à Omaha pendant la première guerre mondiale par le Docteur Félix Despecher, Breton d'origine, qui en assuma la présidence depuis sa fondation jusqu'à sa mort en 1940. Toute sa vie il aimait la France, faisant de fréquents voyages pour revoir son frère et ses neveux et nièces qui y vivent encore. L'Alliance Française fut formée et modelée par l'amour de sa patrie maternelle et son immuable loyauté envers l'Amérique.

Durant sa présidence, L'Alliance avait un déjeuner tous les Samedis, aussi bien en hiver qu'en été. Au cours de ces déjeuners le Français était le seul langage autorisé et cela dura sans interruption chaque Samedi pendant plus de 20 ans. Madame Borglum, une Parisienne, lui fut d'une grande aide jusqu'à sa mort survenue en 1932 et ces deux personnalités ont laissé pour toujours leur empreinte sur l'Alliance Française d'Omaha.

La guerre malheureusement devait amener pas mal de perturbation dans cette organisation. Beaucoup de garçons partirent aux Armées et le nombre des élèves

du groupe de jeunes tomba à environ 200. Malgré ces difficultés passagères L'Alliance, qui n'a jamais douté de la France, continue son œuvre de rayonnement de la pensée Française.

Le 4ème Samedi de chaque mois a lieu le déjeuner mensuel Français. Chaque fois que cela est possible des films Français (trois cette année) sont projetés devant les membres. L'Alliance essaye d'avoir des conférenciers de temps à autre, mais depuis la guerre les difficultés vont en croissant. Nul doute que tous les groupements Français de Washington et de New York auront à cœur de maintenir le contact et d'aider au maximum cette organisation dont la pensée n'a jamais quitté la France martyre.

Actuellement le Comité Directeur est

CAPITAINE DEMIRGIAN

composé de:

Miss Bess Bozell, Présidente.

Mr. C. W. Martin, 1er Vice-Président.

Docteur A. D. Cloyd, 2ème vice-président.

Miss Gertrude Kincaide, 3ème vice-présidente.

Miss Anny Crabbe, Secrétaire.

Miss Corinne Poissant, Trésorier.

Mrs. Joseph Barker 11, Hostess.

Mrs. Charnley, Couture et tricotage pour le French Relief Society.

Ne se contentant pas de cet effort constant en faveur de la France, l'Alliance invita tout le détachement Français à venir passer une délicieuse soirée à Omaha avant de quitter Lincoln. L'idée partit de l'Alliance Française mais sur l'initiative de Mrs. Mahoney, toute l'organisation de la soirée fut prise en mains par Mr. Eppley, grand et sincère ami de la France, et Administrateur de l'hôtel Fontenelle à Omaha.

Omaha (Nebraska)

Ainsi donc le Samedi 25 Mars, deux autobus mis à ma disposition par le "Special Service de Lincoln Air Field" emmenaient le détachement Français à Omaha.

Tout avait été magnifiquement organisé et à 17 heures 30 ils envahissaient la "Red Cross Canteen" d'Omaha où devaient leur être présentées leurs charmantes partenaires d'un soir. En arrivant chaque homme recevait une carte rose portant un numéro et se précipitait à la recherche de sa partenaire détentrice du même numéro sur une carte verte. Je ne sais qui avait choisi ces charmantes "girls" mais elles étaient toutes plus jolies les unes que les autres et ce fut... une soirée merveilleuse.

Monsieur Bob Watkins, manager de l'hôtel Fontenelle, est bien sympathique et Madame Watkins est ravissante. Mais Bob a de nombreuses autres qualités dont celles d'être un organisateur minutieux, un speaker remarquable et un boute-en-train merveilleux. Tout était réglé et minuté à... l'Américaine.

Le dîner est, à peine, commencé que d'un coup de sa baguette magique, Bob l'enchanter, fera apparaître des danseuses, "blonde or brunettes bombers," des chanteuses etc. Pas un instant, le spectacle ne se ralentira et quad les attractions ne viennent pas de l'extérieur c'est qu'elles partent des boys Français qui successivement nous chantent "Les Africains," "Alouette," etc. . .

A 9 heures, Bob enlève d'un coup de baguette toutes les tables et livre la salle aux danseurs et danseuses qui s'en donneront à cœur joie jusqu'à 11 heures 30.

Hélas! tout a une fin et à cette heure-là le Capitaine, acharné à retrouver tous ses enfants, fait la chasse aux couples disséminés dans tous les coins et salons de l'hôtel. La fête est finie et c'est au chant de "Omaha, Omaha" que les hommes remontent dans les cars emportant dans leur cœur bien des souvenirs qu'ils espèrent ne pas être sans lendemain.

Cette soirée qui fut une grande manifestation, de l'amitié Franco-Américaine, permit également grâce à la générosité des membres de L'Alliance de faire parvenir au French Relief Society la somme de \$380 pour nos prisonniers.





BIG SPRING, TEXAS. To the stirring strains of "La Marseillaise" the first group of French bombardiers graduated from the Big Spring Bombardier School.

Standing at rigid attention alongside of their American comrades of class '44-5, these strong young Frenchmen stared straight ahead with eyes that glistened and hearts that were filled with emotion. They were highly-skilled bombardiers now, and they were on their way to blast the enemy out of their beloved France.

Lt. Col. James F. Reed, commanding officer of the school, presented the silver wings of the bombardier to each graduate, and 1st Lieut. Francois Gillot addressed the audience. Lt. Gillot, who is commanding officer of the French detachment as well as a member of the graduating class, thanked the officers and men of the Big Spring school for their wholehearted cooperation in the training of French bombardiers.

Said Gillot: "Not only will we be proud to say that we have been trained in Big Spring to earn our American wings, but it is a part of our hearts we will leave in West Texas. We Frenchmen wish to thank you, our American comrades. Beside you, we hope that we will fly wing to wing in the same fighting planes, and that we will drop on the same true objectives the same true bombs. Together we have been in training, together we will go in the same flight to the same ideals and the same victory. To all of you, good luck and rendezvous in Paris—as soon as possible."

The graduation ceremonies closed with the "Star Spangled Banner" and the benediction by Chaplain Patterson.

BIG SPRING



Lieutenant GILLOT et S. Lt. BANES

On nous communique de Big Spring (Texas) : (Aspt Blanchet)—

—Les sentiments francophiles des buffalos (les vrais, pas ceux qui se tortillent pacifiquement sur l'envers des "nickels") seraient sujets à caution, voir à précautions. Une de ces vaches ancestrales a en effet chargé, sans provocation de sa part, le commandant d'armes français dans cette localité; sa situation fut d'ailleurs aggravée par l'intervention maladroite d'un Aspirant qui, volant au secours de son chef, avoit cru pouvoir charmer la bête et calmer son ire en lui présentant un exemplaire du dernier "F.MAIL". L'étourdi oubliait simplement l'effet stimulant du rouge sur les bovidés de tout espèce, bufles ou non! N.D.L.R. Considérant qu'il y va de la sécurité de nos précieux lecteurs du Texas-Ouest, nous étudions la publication d'une édition spéciale de "F.MAIL", à couverture de couleurs neutres. Une solution est également envisagée pour le cas des buffalos daltoniens.

—Un lieu de villégiature idéal, recommandé à tous nos camarades français titulaire d'une permission, vient d'être expérimenté par les élèves bombardiers des classes avancées. Il s'agit du "bivouas", terrain de manœuvres de l'école de Big Spring, agréablement situé au coeur le plus désert du Texas-Ouest. Confort rustique et collectif. Conditions d'admission à débattre avec les autorités

locales. Séjours minimum de cinq jours. Assurance gratuite contre dommages par averses, bombes égarées, serpents, etc. soins médicaux assurés. Prière d'apporter son manger.

—MM. les Aspirants de réserve du Centre de Big Spring ont donné une petite fête pour le quatrième anniversaire de la nomination de trois d'entre eux à ce grade. Après les toasts d'usage, on se sépara en se donnant rendez-vous pour la prochaine célébration.

—La cause des insomnies qui ravagent les nuits de nombreux élèves des CFNPA vient d'être enfin diagnostiquée par un Aspirant de Big Spring, après une minutieuse étude introspective de son propre cas. La voix analysée: vous vous êtes tous entendu répéter par vos professeurs que vous ne commenceriez à bien parler le latin, l'Anglais ou l'Allemand que le jours où vous réussiriez à penser directement dans cette langue. Eh bien, nos garçons, eux, en sont déjà à un stade sensiblement plus avancé: ils rêvent en Anglais. Et c'est la nécessité de traduire en Français de tels rêves qui les tient éveillé.

N.D.L.R. "F.MAIL" toujours à l'affût des initiatives susceptibles d'aider ses lecteurs, fait imprimer à l'usage de ces rêveurs embarrassés un dictionnaire anglais français aux caractères phosphorescents (pour utilisation avec tapis).

The French Room of the Alabama Memorial Building

As one of the halls set aside in the Alabama Memorial Building which houses the activities of the Department of Archives and History, the French Room is designed to display Relics, Manuscripts, and historical references connected with the Alabama part of the French Louisiana Province in the Gulf Country of the New World. Therein is to be found mementoes of the original French landing on Dauphine Island; the old Fort Louis de la Mobile at Twenty Seven Mile Bluff on Mobile River; Fort Tombecbee on the Tombigbee River; Fort Toulouse on the Coosa; Iberville; Bienville; and many relics of the LaFayette visit to Alabama in 1825.

Dominating the interest in the room is a panoramic wallpaper, painted by hand (done sometime in the 1820's), titled "The French at Aigleville, or Foundation of the State of Marengo." It consists of five panels, with over-all length of forty-two feet, nine and one-half inches, and is six feet, seven inches in height. It has been mounted under glass, in handsome six-inch wide mahogany wood frames, and occupies three of the walls of the room. This paper was discovered a few years ago in a French chateau in the region of Dijon in France. It is of that character of hand painted wallpaper occurring in Europe in the 1820's. These paintings came to the United States in 1937 as part of the Carlhian Collection of scenic wallpaper, and it had a preliminary showing at the Pennsylvania Museum of Art, where it was thus described:

"THE FRENCH AT AIGLEVILLE
OR THE FOUNDATION OF THE
STATE OF MARENGO

"Paper painted by hand (about 1818). The former soldiers of the Emperor Napoleon I, conquered at Waterloo, founded under this name, in the Champ d'Asile, a little colony of French, its capital at Aigleville, under the leadership of the Generals Lefebre Desnoettes and Lallemand. (Lallemand was buried in Philadelphia and Lefebre was lost on his way back to France, in the shipwreck of the Albion.) The colony, first in Texas, to the north of the Rio del Norte, was finally moved to Alabama, in the valley of the Tombigbee river (Compare three engravings of this period representing the same scene.) This paper figured in the Exposition of 1925, and was finally exhibited at the Musee des Colonies of Vincennes. There is no similar paper known, and this is the first time the whole of the old panorama has been shown."

The foregoing description is in error and confuses the Champ d'Asile, in

Texas, with the Colony at Aigleville, which was later Demopolis, Alabama, in the County of Marengo. This panorama collection was presented to the Alabama Department of Archives and History at a meeting of Alabama Society, Daughters of American Revolution, on March 14, 1939, and accepted in behalf of the Director of the Department, Mrs. Marie Bankhead Owen, who was not present, by the curator.

By PETER A. BRANNON,
Military Archivist

A large portrait of Louis XIV, in brilliant Court Dress, hangs on the North wall of the room over a handsome carved Marble Mantel, which mantel at one time served in the home of an interesting French family who lived on what is now Government Street in Mobile, Alabama.

The bell which hung in Freeney's Tavern, on Commerce Street, at the time that Lafayette was entertained in Montgomery, April 3, 1825, while on his trip through America, is among other things displayed in the room.

In cabinets are exhibited medals, ribbons, crosses, bars, and other insignia, presented to Alabamians who participated in the French campaigns of 1917 and 1918. Included are the medals and badges of Lieutenant-General Robert Lee Bullard, U. S. A., Colonel W. P. Screws of the 167th United States Infantry,

Captain Luther Waller and others.

Two bronze lamps of the Lafayette period, which were presented by Mr. and Mrs. William U. Harris, descendants of Edward Harris, friend of Lafayette, are included in the collections. Luster ware, lawn vases, and ornamental pieces are displayed, and there is an original portrait of Lafayette in old age, accredited to John Wesley Jarvis, on the wall. A portrait of Madame Fournier, one of the original settlers at Aigleville, is there displayed.

Bricks are said to have been brought over from France as ballasts in the sailing vessels which came with supplies to the colony at Mobile. These French made clay impressions, shaped unlike those made in America, were later used in the works at Fort Louis and Fort Toulouse. Some of them are displayed. A section of one of the early cypresswood water pipes used in the drainage system of the town of Mobile under the French regime, may also be seen.

As cabinets become available, others than those costumes already displayed, will be put out, and maps, prints, pictures, and things connected with the French period of Alabama history will physically illustrate that very interesting association, with the early settlement of the French Colony of Louisiana, of which Mobile was the Capital from 1699 to 1722.

Few evidences of the attempt of Napoleon's former soldiers to found the Vine and Olive Colony at Demopolis are now to be seen there at the White Bluffs. Some these settlers went to Mobile in the early twenties, some went to Texas, and many returned to France.

P A R F U M S W E I L P A R I S C O .

Ses parfums. Ses colognes

ZIBELINE
CASSANDRA
COBRA

745 FIFTH AVENUE • NEW YORK CITY

UN DRAME EN ALTITUDE

A mon frère Gérard, mon compagnon de courses: Sous-Lieutenant Médecin au R. I. C. M., Croix de guerre, fait prisonnier en juin 1940.

A été libéré pour tuberculose pulmonaire contractée en captivité. Il y est, en montagne . . . mais il ne pourra plus en faire.

Par le Sous-Lieutenant
OUVIER R. MANTOUX

Nous nous apprêtons, mon frère et moi, à quitter le Col des Améthystes après une halte d'une quinzaine de minutes, lorsque le bruit sec d'un quartier de granit qui éclate, nous fit lever la tête vers la paroi grise, abrupte, qui s'élevait à notre gauche. Je vis, à ma grande surprise, un homme seul qui descendait en rappel à une vitesse vertigineuse. Personne ne s'aventurait seul dans ces parages . . . et pourtant l'homme était bien seul, glissant très vite le long de la corde, la rappelant puis la laissant filer à nouveau le long de la paroi. L'homme bondit sur les derniers blocs, et vint finalement s'affaler près de nous; Georges Claret essaya de parler mais éclata en sanglot.

* * *

Pour nous, il était décidé que nous ne ferions pas "Ravanel et Mummery" ce jour-là; nous venions d'arriver de Paris et le temps étant beau nous avions quitté, immédiatement la verte vallée de Chamonix, le chalet familial des "Bois," l'Arveyron qui mugit en bondissant de derrière sa cachette écrasante du "Rocher des Mottets." La crémaillère poussive et sale nous avait hissés tant bien que mal jusqu'au "Montenvers"; nous avions évasivement refusé d'être pris en photo par les amateurs de curiosités et souvenirs. ("Oh, regarde, Papa, des Alpinistes"). Nous avions transpiré et peiné dans la caillasse, aux Echelles, sur la Mer de Glace; nos sacs lourds de six jours de vivres nous avaient marqué plus forts aux épaules lors du passage des Egralets; la dernière montée avant d'arriver au refuge du Couvercle avait été la plus pénible. "Chaque fois qu'on la fait elle paraît plus longue!", avait remarqué mon frère. Nos sacs nous

faisaient mal, le soleil nous brûlait en cette fin de journée de juillet, nous ne voyons même plus très bien les derniers trolls au jaune éclatant, les dernières pensées, les derniers rhododendrons, le terreau brunatre si élastique sous nos brodequins bardés de fer. Nous avions la folle envie d'être transportés brusquement devant la soupe bien chaude et le quart de rouge servi par Arthur Ravanel—, le neveu du Grand "Joseph-le-Rouge" . . . et d'avoir la paix du corps reposé dès qu'il a cessé de servir.

La nuit sur les durs bas flancs fut médiocre, comme la première nuit chaque année au début de la saison des courses. Arthur nous avait presque jeté en bas de nos "couchettes" à quatre heures; . . . le jus chaud et les tartines qui ne veulent pas "passer," les chaussures gelées que l'on arrive pas à enfiler sur les gros bas de laine encore mouillés, les prédictions d'Arthur quant au temps ("C'est du grrrrrand beau temps") . . . avait-il dit, avec son accent mi-Chamognard, mi-Valaisan) . . . Tout cela c'était bien là le charme du réveil en refuge que nous avions tant attendu. La porte à double battant que l'on ouvre, le coup de fouet du vent glacé du matin qui vous mord au visage, le piolet qui est là, dehors, parmi cent autres et que l'on n'arrive pas à retrouver; les trébuchis dans la moraine, les pierres qui roulent et font "toc" deux cents mètres plus bas sur le glacier de Talèfre, la lampe et son cercle jaune sur la glace bleu-vert, les yeux embués de larmes de froid et de sommeil, les crampons qui crissent, les sacs qui sont lourds . . . telles étaient après un an d'éloignement nos premières grandes joies en la retrouvant, notre montagne chérie et immuable.

* * *

George enfin se calma et nous raconta le drame brutalement, simplement, tout droit, comme il s'était passé . . .

On s'était encordé au pied du couloir qui monte d'un seul jet au Col de la Tour des Courtes. La "10 mm chanvre-câblé" qu'Armand d'Argentières avait donné deux ans auparavant tenait toujours le coup à travers temps et brûlures, érassements du roc, coupures du glacier, morsures du crampon; elle blanchissait à l'usage et devenait plus souple: c'était sa manière, à elle, de vieillir.

Allait-on les faire directement, "Ravanel et Mummery"? ou corserait-on l'affaire par la Traversée des Courtes, histoire de montrer à Anne Savioz (s'il était besoin) de quoi, "nous les hommes," on est capable en glacier . . . ? Bah! il était tot, on était bien entraînés, jeunes, et on avait pas de clients pour ralentir la marche (Les "monchus," comme ils disent, les guides) . . . et han! l'on monte: George et Antoine se relayent en tête. Parfois il faut tailler; le pic résonne, la panne nettoye la marche des

débris de glace: Anne demande à souffler: les garçons vont trop vite, surtout Antoine Bossoney son cousin. Puis viennent les derniers mètres dans le couloir qui d'en bas semblait monter jusqu'au ciel, le vent du col vous pince au visage. Le col et son abrupte paroi de douze cent mètres sur le glacier d'Argentières, la traversée des Courtes, l'arête qui s'effile, les surplombs de glace qui brillent aux soleils en laissant tomber des gouttes de diamant, les montées, les descentes, la poudreuse qui voltige, les courbes parfaites—; le passage sous l'Aiguille Croche, le contournement de l'Aiguille-qui-remue, le roc chaud du côté du soleil, glacé de l'autre et enfin les dernières pentes de l'arête jusqu'au col des Améthystes, où nous nous trouvions réunis.

On se déchausse pour mettre les "cordes"; Antoine inaugure justement de nouveaux brodequins d'escalades à semelles de feutre venant du Tyrol; il fait froid . . . on attend que le soleil se fasse plus intense et fonde le verglas qui doit boucher certaines prises au sommet de Mummery—on mange un peu de pain bis et de tome; le "fendant" du Valais paraît aigrelet—mais il réchauffe . . . Puis on repart en évitant de mouiller contre la neige les semelles de corde que l'on ne veut pas rendre glissantes.

Antoine est en tête; c'est le meilleur rochassier des deux hommes: ils ne sont que porteurs, pour l'instant, mais quand ils seront guides ils seront aussi bons partout.—Descente d'abord dans les éboulis, puis la longue cheminée,—on souffle,—Le diedre, Le surplomb, puis La vire qui conduit par des passages faciles à la breche Ravanel-Mummery. On y laisse l'unique sac car l'on reviendra tout à l'heure quand on ira faire Mummery . . . et l'on repart. La roche est grise, et froide; rugueuse, elle écorche, mais le granit est un bon ami: il tient . . .

Soudain, à quelques mètres du sommet qui pointe son doigt effilé dans le ciel le corps voltige, est aspiré par le vide. Anne passe sa corde derrière un becquet rocheux pour assurer son cousin, le becquet saute et la voilà qui déroche à son tour. George se cramponne pour sauver la cordée . . . il assure sur un bloc immense. L'attente de la secousse . . . Elle vient, elle est terrible et la corde ne tient pas: coupée nette elle laisse passer en bolides devant ses yeux les corps de sa fiancée et de son unique ami qui vont s'écraser quinze cent mètres plus bas sur le glacier d'Argentières.

* * *

Avant de quitter le col pour rentrer au Couvercle, George nous fit promettre de l'accompagner le lendemain pour refaire la course, pour revivre chaque minute du drame horrible dont haletant il nous avait conté tous les détails dans leur grandeur et leur simplicité.

LA LEGENDE DE L'EPI DE BLE

—Savez-vous bonne gens que nous vivons de la part de pain du chien . . . ? Oui, de la part de ce bon vieux Pataud ! Oh, c'est une vieille histoire, mais qui vaut la peine d'être dite et la voici, telle qu'elle me fut contée par "Man'Tite," qui la tenait elle-même, j'crois bien, de sa grand-mère, laquelle était une femme de sens, et renseignée comme pas une.

Il y a de cela longtemps, si longtemps que je ne pourrais pas vous dire, les hommes n'avaient pas besoin de travailler, de trainer, toute la journée comme aujourd'hui pour vivre. Non, pardine, car les tiges de blé portaient du grain de bas en haut et il suffisait à chaque homme d'avoir un sillon de froment, au lieu d'un champ.

Mais il y avait une coutume, une loi formelle du Seigneur : un sillon par personne à nourrir . . . un, pas plus.

Une année, ne voila-t-il pas qu'un paysan voulut se montrer plus roué que les autres.

C'était un madré, qui ne rêvait que de gros sous et ne pensait qu'à "roustir" ses voisins.

Un soir donc, un frais soir, au Brun de nuit alors que pas même une chouette, pas même un chat n'étaient dehors, il sortit, épia les bruits et s'en alla semer près des quatre sillons auxquels il avait droit, pour lui, sa femme et ses enfants, un cinquième sillon, espérant en tirer profit.

Personne ne l'avait vu et il se frottait les mains en revenant à sa maison par derrière les haies et les broussailles . . . La farce était jouée . . .

Et le temps passa.

Le printemps vint et avec lui, toutes les belles ses sillons, notre homme . . . avait un large rire muet : . . . pas un voisin n'avait remarqué la tricherie . . .

Les blés poussèrent, grandirent, jaunirent et arriva l'été, le temps de les faucher, de javeler, d'marceler les gerbes en

meulons, de brandir les fleaux et de danser des rondes joyeuses sur les aires empoussiérées et jonchées de paille nouvelle.

Et notre homme, comme tous les autres s'en fut un beau matin, la faux à l'épaule, l'aiguiseoir en bandoulière au bout de ses sillons.



Il commença à faucher, avançant à pas réguliers, les jambes écartées, les reins tendus sous la ceinture de flanelle bleue . . . balayant la faux d'un rythme régulier.

Aspirant CHARTOIS

Il fit mérienne et ,au soir, la chaleur passé, il débuta, un brin fatigué, un peu plus courbé, son cinquième sillon . . .

Il allait, il allait, se hatant un peu quand il sentit, à je ne sais quoi, que quelqu'un l'observait.

En effet, il y avait un homme, à l'échalier, un homme inconnu au visage grave et séieux, et n'ayant pas tout à fait les mêmes hardes que vous et moi.

L'inconnu se mit à poser des questions . . .

—“Homme, pour qui est ce premier sillon?”—

(Le paysan aurait bien voulu ne rien répondre . . . mais il sentit qu'il devait parler . . .)

—“Ah! c'est pour moi, Monsieur!”—

—“Bon, et cet autre?”—

—“Celui-là . . . c'est à ma femme.”—

—“Entendu et ces deux autres sont sans doute destiné à tes enfants mais ce dernier est pour qui?”—

Et l'inconnu montrait ce cinquième sillon, qui a ce moment sembla plus beau, plus haut que tous les autres . . .

Notre homme, troublé . . . ne sut que dire en se grattant la tête . . .

—“Heu . . . heu . . . pour mon chien . . . ”

—“Il est pour ton chien!!”—reprit l'étranger . . . Il se pencha, prit au ras du sol une tige de blé et commença, lentement à l'égrêner . . .

Et malheur, les beaux grains, les grains blonds et lourds s'égrenaient et disparaissaient sur toutes les tiges des blés des champs d'alentour . . .

. . . C'était la Ruine, la misère, si la main ne s'arrêtait pas. Le pauvre homme, affolé, apeuré . . . suppliant et pleurant, tomba aux genoux de Celui, qu'il venait de reconnaître.

. . . Mais la main égrénait et montait toujours.

Le Paysan, pensa alors à la Vierge, et pria de tout son cœur que la Bonne Mère intervienne près de son fils.

Le miracle se produisit. Marie, La Douce Marie, parut et de sa main, protégeant le bout de la tige, tout ce qui restait, elle dit

—“Mon Fils, garde au moins la part du chien.”—

. . . Et ainsi fut fait.

Et voila, pourquoi, bonnes gens, les épis ont la taille de la main de la Sainte Vierge.

Et voila pourquoi nous mangeons la part du chien.

Amis, soyez bons avec lui, qui garde le troupeau et la maison . . . et n'oubliez pas de lui donner les restes de vos croutons.

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

— MAISON FRANCAISE —

Emile

1221 Connecticut Ave.
District 3616

Branches:

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

Emile Jr.

528 12th Street N. W.
NAtional 2028

Ouverture De Chasse A Dale Mabry Field

Nous partimes Cent, nous arrivâmes Dix. . . . Le combat n'est pas la raison de cette décatombe: seul, le Commandement est en mesure de répondre à votre "pourquoi." Permettez-moi alors de dire à tous nos camarades de "l'Escadrille Cobaye" combien nous les regrettions, et combien fut grande notre peine, lorsqu'ils nous quittèrent après votre portage avec nous la tache ingrate et souvent délicate d'être parmi les premiers. Leur sacrifice surpassa le nôtre: eux rentrèrent, nous restames. Salut à vous tous et tous nos voeux vous accompagnent sur la terre africaine.

DALE MABRE est le centre de perfectionnement des pilotes de chasse actuellement à l'entraînement en Amérique. Je voudrais vous dire combien ce mot "Perfectionnement" est juste, mais je n'entrerai pas dans les détails pour vous énumérer toutes les responsabilités qui surgissent dès votre arrivée ici.

C'est alors que l'on s'aperçoit de la valeur des cours précédents. Tout d'abord, vous suivez pendant quelques temps encore, des cours à terre qui ont pour but de vous "remettre bien en tête" les connaissances élémentaires. Cette révision est agrémentée de conférences très intéressantes sur la médecine élémentaire, l'organisation des divers services auxquels vous avez à faire, et sur un grand nombre d'autres sujets. Le "Flight Surgeon" profite de cette période, relativement calme, pour vous inoculer toutes les maladies connues; quant au dentiste . . . vous connaissez peut-être déjà son entêtement.

Après une telle période de révision générale, vous êtes "fin prêt"! à vous maintenant de travailler et de montrer votre valeur.

Un beau matin, on vous remet un important dossier sur la documentation technique de "l'oiseau"; nos camarades

américains l'appellent "Roc"; pour nous, c'est "gros bébé," c'est plus délicat, on ne sait jamais. "Cockpit Check," "regulations" de vol; puis, un jour, en arrivant à l'escadrille vous voyez votre nom sur le tableau des opérations: c'est compris immédiatement. Les camarades vous lancent le parachute sur les épaules, puis vous installent dans l'appareil. Derniers conseils du moniteur, contact avec le service de piste, et en route . . . "gros bébé" se lève péniblement au-dessus du "runway." Instant terrible et passionnant: les genoux tremblant pour je ne sais plus quelle raison: joie nerveuse ou

Aspirant Michel MECHINEAU

orgueil. À vos oreilles la radio crie, autour de vous le ciel est sillonné de "maeores" (les anciens) et tout naturellement vous accomplissez votre mission de transition comme si c'était la centième dans le même genre. Un point obscur vous chatouille désagréablement: l'atterrissement.

"Parking" . . . Alors? C'est la question des camarades désireux de connaître vos impressions. Vous conservez un instant votre sourire vainqueur, puis vous racontez toutes vos impressions pêle-mêle. Le Commandant d'Escadrille vient à vous: Que pensez-vous du "Bébé"? Pas très terrible, n'est-ce pas?—Un peu lourd, mon Lieutenant, mais épatait.

Après la période de transition, viennent toutes les catégories de vol: tir, formation, navigation, vol en haute altitude, etc. . . . Le temps passe avec une rapidité inouïe. Vous ne volez pas toute la journée: un "Ground School" spécial vous donne les derniers renseignements sur les combats, leurs méthodes, le tir au pigeon d'argile vous "entretient" pour le tir, le "Gun Air" vous fait passer des minutes trop courtes .etc. . . . etc. . . .

L'esprit à l'Escadrille est admirable: camaraderie, dévouement, bonne volonté: il n'y aurait de mauvais moments que lorsqu'il s'agit de voler. Tout le monde veut partir: Le Commandant d'Escadrille désigne les partants d'un air sérieux et se retourne vivement pour cacher un sourire, car il est content. Dans le Groupe, chacun fait son possible pour nous faciliter la tâche: depuis le Major qui ne manque jamais sa visite quotidienne jusqu'au mécanicien qui vous cale gentiment dans l'immense cockpit. Je ne saurais oublier le service de piste qui met une bonne volonté évidente à comprendre notre anglais. Dans ces conditions, le travail est facile, les journées passant dans une gaieté croissante.

Mon ancien Commandant m'écrivait il y a quelques jours, "pas de bêtises, faites attention à vous, vous êtes trop rares." Trop rares, maintenant ou, mais derrière nous les autres classes suivent. La numéro 2 est déjà à pied d'œuvre et dans quelques temps, rassemblement, quelque part au-dessus de notre France, pour appuyer et protéger nos formations de bombardiers. J'espère vous y voir tous.

"Le 17 Novembre 1942 ou soir à l'heure du dîner la radio de Londres diffusait un message trois fois répété:

Ecoutez Yankee, Robert arrive

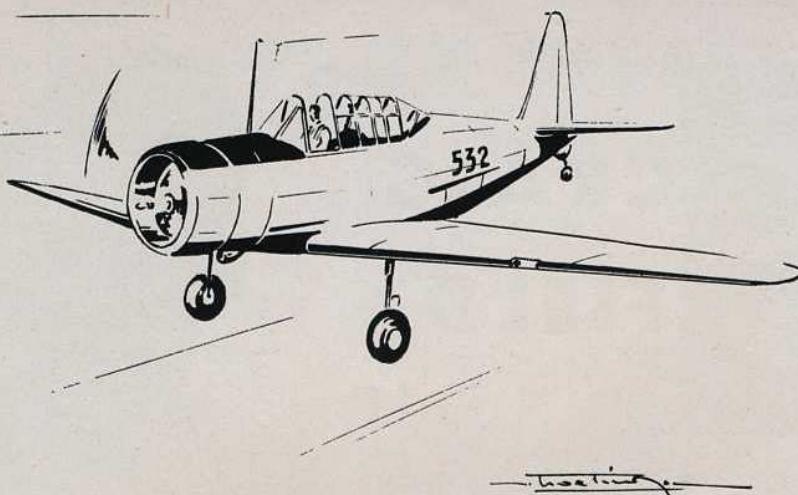
Ecoutez Lincoln, Robert arrive

Ecoutez Franklin, Robert arrive.

Alors, à des centaines de tables familiales, en Afrique du Nord Française, les hommes brusquement palis, se lèvent. C'était le signal attendu, le signal passe de bouche en bouche, le Signal de la Libération."

Dans un avenir très proche, un signal identique avertira nos frères nos frères de notre arrivée. Soyons prêts pour leur apporter l'aide qui libérera la sol Français de ses indésirables occupants.





De nombreux lecteurs ont demandé à connaître notre dessinateur, le S/Lieutenant Jacques NOETINGER. C'est un Lorrain qui l'année dernière prit une boussole, s'orienta vers le Sud, traversa lui-aussi la farouche Espagne et débarqua quelques mois plus tard à Casablanca.

Il commande une fameuse escadrille à qui il a donné le titre de "GRAND CHLEM."

Entre temps, il dessine, dessine . . . à tour de plumes.

Nos lecteurs apprécieront le reste.



Elle a vingt ans. Les permissionnaires du C.F.P.N.A. à New York la connaissent bien. Elle les dirige dans la grande ville.

Un jour, F-Mail lui a dit: "Vous n'en faites pas assez, il me faut un budget de publicité "H E N A U R M E," "HENAUURME" . . . sans quoi, nous disparaîsons."

"Aussi, sec, elle s'est pointée." En français, cela signifie. "O.K. Boss! vous les aurez, cash"—ou mieux encore—"Compris, je me mets au travail."

Comprenez-vous, maintenant bonnes gens, comment F-Mail a pris une telle allure.

Madeleine JACQUIN a travaillé, c'est tout. Rassurezvous, elle continue.

F-Mail lui décerne son Premier Grand Prix d'Honneur avec la mention: "Dé-marches et EFFICACITE."



Le Colonel Emile Lebon, de passage à Washington, récemment nommé conseiller du Comité Français d'Alger, auprès du gouverneur de la Nouvelle Calédonie, a rendu visite à F-Mail au début du mois d'avril.

Il a fait part, en tant qu'ancien chef du service de presse de l'aviation Française d'Alger, de la sympathie qu'ont rencontrée les numéros de F-Mail parvenus en Afrique, de la part des formations volantes et des Etats-Majors.

Le Colonel Lebon, mûri par une sérieuse formation juridique, ses voyages incessants autour du monde, inspiré par l'ardent patriotisme de sa petite patrie; la Lorraine, a assumé les fonctions de Directeur d'un des plus grands journaux Français de l'Est.

Faut-il donner des preuves de sa clairvoyance et de sa sagacité? 1) La carte de l'expansion japonaise ci-jointe a été dessinée en 1935. C'est le scénario exactement suivi par l'Etat-Major japonais en 1941 et 1942.



2) Enfin, peut-on lire sans émotion, ces quelques mots sur le Canada. . . .

Si, dans les luttes prochaines, inévitables, désespérées, contre l'éternel Germain la France succombait, elle ne disparaîtrait pas toute entière. Là-bas vit et s'élève, pleine de sève, la tige canadienne, tige miraculeuse jaillie des racines royales de notre patrie.

13 octobre 1935.

Emile Lebon—"Agonie de l'Europe."



CRAIG FIELD

Vendredi 14 Avril 1944 au récréation Hall le 9ème Amérique et l'Ecole de l'Air ont donne une soirée en l'honneur de leur prochain départ pour l'entrainement au profit de l'American Red Cross. Cette soirée fut très réussie et très appréciée des personnalités Américaines présentes. On remarquait dans la salle assis à côté du Lieutenant-Colonel DARTOIS, le Colonel McDUFFIE, Commandant la Base de Craig-Field ainsi que sa famille, Madame J. SNYDER, femme du Lieutenant-Colonel J. SNYDER, Director of the Supply and Maintenance, Mrs. O'Beirne, Gray Lady de l'American Red Cross.

Une vente aux enchères à l'américaine d'un superbe modèle réduit qui avait été construit par deux élèves français du 9ème amérique Jean FORESTIER et Yvon LE GALL, fut conduite avec déxtérité par le Sous-Lieutenant SERVANSCHEIBER de l'Ecole de l'AIR et que de charmantes jeunes filles parmi lesquelles on remarquait miss Anna BURNS, fille du Maire de Selma, recoltaient les sommes dans des calots.

Nous voulons aussi remercier Mr. and Mrs. Ted COFFEE, Imprimeur de Selma,

pour leur contribution dans la réalisation des programmes qui avaient été dessinés par le Caporal-Chef Joseph AUGOYARD.

Nos remerciements vont aussi au Lieutenant PUJOL et à tous les artistes pour la merveilleuse soirée qu'ils nous ont fait passer.

C'est en organisant des soirées comme celle du 14 Avril que nous maintiendrons le bon renom de notre Pays. La MARSEILLAISE ainsi que le STAR SPANGLED BANNER furent chantés par tous les spectateurs à la fin du spectacle.

La somme de 511 dollars fut remise au Colonel McDUFFIE par le Capitaine Robert L. LAMAISON, Commandant d'Armes de Craig-Field pour l'American Red Cross.



Au cours d'un soirée organisée par le 8ème Amérique la somme de 487 dollars fut remise à l'American Red Cross.



"Un beau geste": 20 "F.MAIL" furent vendus pour la somme de 71 dollars . . . qui fera mieux.



Sergent PIERRE ROLLAND-GOSSEIN né à Tours (Indre et Loire) le 9 février 1921, engagé volontaire, breveté pilote le 8 février 1944 à Craig Field, tué en service aérien commandé le 25 avril 1944.



1/LT. JOHN G. BARBARA

O.T.U. CRAIG FIELD

Chargé de la transformation sur P-40 des pilotes Français.

Ayant fait ses études à PARIS de 1926 à 1937, parlant couramment notre Langue; a obtenu le Maximum des pilotes Français du 2ème détachement.

Son expérience de pilote, sa parfaite connaissance du tempérament Français, son dévouement inlassable à l'égard des Français lui ont valu l'admiration et l'affection de tous.



O. T. U. A CRAIG-FIELD

Les pilotes du 2ème Détachement après leur transformation sur P-40 ont voulu poser avec leur sympathique instructeur avant de rejoindre DALE-MABRY FIELD (Fla.).

(, . ? | () ! * " " ; : cut, ait, etc.)
Offert par F. Mail, en réparation de quelques erreurs typographiques présentes et passées

DERNIERE MISSION . . .

LIEUTENANT VALMONT

Croix de Guerre avec palme

23 mois de captivité

Chef du Personnel des C.F.P.N.A.

21 MAI 1940—23 heures—Ordre de mission: Effectuer à l'aube le 22 Mai, reconnaissance en vol rasant "recherche des points de contact sur la ligne suivante": ST. QUENTIN—CAMBRAI—ABBEVILLE—DIEPPE—cette mission sera faite par deux avions.

Ma mission est la reconnaissance SAINT QUENTIN—CAMBRAI. 22 mai—réveil 4 heures—des trombes d'eau tombent . . . un vent glacial souffle . . . impossibilité de décoller à l'heure prescrite. Six heures d'attente—Décollage 10.30.

EQUIPAGE:

S/Lieutenant VALMONT Pilote
Lieutenant DE RENEVILLE

Observateur

Adjudant-Chef VAUDAINE Mitrailleur

Sorti de Paris, vol de mission, aussitôt après (entre 5 mètres et 10 mètres d'altitude) quelle joie de sauter les murs, les routes, les arbres: un véritable saut de mouton à 360 kilomètres heure. Arrivé en zone de combat quelques balles de mitrailleuses, quelques éclatements de petits calibres. La mission continue: DE RENEVILLE chantonne, VAUDAINE tire quelques rafales. Survol d'une ligne de camions Boches). Après un commun accord, mitraillage de cette colonne, trois camions brûlent. C'est épant . . . mais on s'arrête, de chaque côté de ce convoi deux files interminables de réfugiés sont là . . . La rage au cœur, on stoppe le mitraillage . . . La mission continue: SAINT QUENTIN . . . approche de CAMBRAI . . . des flammes montent à l'assaut du ciel . . . la D.C.A. devient plus vive . . . une refale touche notre P 63-11. Un obus dans la planche de bord . . . DE RENEVILLE travaille, VAUDAINE mitraille: tout va bien . . . On saute une rangée de ligne de force . . . un avion Allemand genre "STORCH" se traîne . . . je suis à 50 mètres de lui; en avant!!! les quatre mitrailleuses . . . il descend "Vitesse Grand V" un peu de fumée . . . Je fais une prière pour qu'il aille rejoindre "ses ancêtres" . . . pas de temps à perdre . . . les moteurs tournent rond . . . il faut continuer notre mission (coute que coute) . . .

Ces mots reviennent constamment sur nos lèvres . . . Escalade de routes, voies ferrées, maisons, lignes de force, etc., etc. . . . A ce moment une grêle de projectiles s'abat sur nous . . . Un véritable "Feu d'Artifice" qui m'a rappelé ces beaux feux de ma jeunesse qui se ter-

minaient par la "Gerbe." (Les temps ont changé).

Un choc à notre avion . . . DE RENEVILLE est alongé de tout son long c. vert de sang . . . La mitrailleuse arrière s'est arrêtée de tirer . . . J'appelle VAUDAINE qui me répond: "Je brûle, mon lieutenant." Il brûle!!! A cet instant mon regard se porte à gauche. Moteur gauche en feu. De grandes flammes sortent du moteur en suivant la carlingue . . . l'empennage commence à brûler . . . Il faut songer à l'atterrisage . . .

Un petit terrain se présente . . . saut d'obstacles . . . deux maisons . . . une haie . . . un bruit épouvantable . . . des flammes . . . de la fumée . . . de la poussière . . . Un grand silence. L'atterrisage s'est effectué "sur le ventre." Je me dégage. Dévèrouillage de la boîte à connexion . . . Ecouteurs, parachutes, ceintures, etc . . . Enfin me voici libre de mes mouvements . . . (C'est incroyable ce que toutes ces petites choses qui semblent si simples dans un bureau prennent une importance et une complication extraordinaires à ce moment-là . . .) Je trouve DE RENEVILLE inanimé sur le plan droit. Mon camarade avait eu la force de sortir de son habitacle et était tombé inanimé sur le plan. Je le prends dans mes bras et je remarque que sa main gauche est complètement sectionnée . . . Je le traîne à quelques mètres de l'avion . . . Je retourne au brasier chercher VAUDAINE, et, à ma grande stupéfaction je ne le trouve pas . . . Craignant que notre avion explose, je tire DE RENEVILLE 10 mètres plus loin . . . Je lui installe son parachute derrière la tête . . . Il reprend connaissance . . . Je retourne encore à l'avion . . . toujours pas de VAUDAINE . . . S'est-il volatilisé . . . Où est-il? . . . Je retrouve DE RENEVILLE qui me sourit. Je dois ouvrir une parenthèse pour signaler l'agonie héroïque de ce camarade qui me dit: "Je suis blessé grièvement, mon pauvre vieux . . . Ne t'occupe pas de moi, (il me poussait de sa main blanche encore valide) brûle les cartes et tous les documents en notre possession . . . N'en oublies pas . . . embrasse-moi . . . Des mots que je ne comprends plus . . . essaye de regagner les lignes . . . Continue notre mission. Il faut faire notre mission coute que coute . . ." Des balles sifflent autour de nous . . . je me lève et j'aperçois, venant de toutes les directions, des autos-mitrailleuses . . . des

sides-cars . . . des fantassins . . . Je me lève et attends . . . Non, notre mission ne sera pas exécutée; je le constate amèrement . . . Un sous-officier Allemand, revolver au point, appuyé sur mes côtes, me somme de lui dire où se trouve le troisième KAMARAD . . . il me bouscule. Je fais deux pas en arrière et suis arrêté par une dizaine de baïonnettes. Un officier allemand arrive, je lui demande de faire cesser la plaisanterie. Celui-ci parle un français des plus correct (depuis 15 ans, voyageur de commerce, dans la région) Il me dit: "Monsieur, pour vous la guerre est finie . . ." Ah! la belle blague!!! A ce moment l'avion explose. A l'exception de l'Officier, tous ses hommes exécutent dans un ensemble parfait la position du tireur couché. On constate que DE RENEVILLE a le ventre ouvert "coté gauche." Il rale, ses yeux se voilent, il perd connaissance . . .

Des recherches sont immédiatement effectuées par les Allemands pour retrouver VAUDAINE. Après trois quart d'heure de recherche, je le vois arriver escorté par 8 hommes et une auto mitrailleuse!!! Il est dans un état lamentable, le coté droit de la figure brûlée, il boîte, et sous le coup de la commotion ne pouvait articuler un mot. Des soins sommaires lui sont donnés. Après deux heures de repos, il retrouva l'usage de la parole. Souffrant beaucoup des brûlures qui lui léchaient le corps, il s'était mis le plus possible à l'air libre, au moment où l'avion prenait brutallement contact avec le sol. Il avait été projeté à terre et ne se souvenait de rien. Il s'excusait de m'avoir faussé compagnie, ce brave VAUDAINE qui a utilisé sa mitrailleuse jusqu'à épuisement complet de ses munitions.

Interrogations . . . Formalités . . . C'est avec une grosse peine que nous laissons le Lieutenant DE RENEVILLE agonisant sur le terrain à une vingtaine de mètres de notre avion qui continue à brûler tristement . . . Nous sommes embarqués sur un camion rempli de soldats anglais, prisonniers comme nous . . . Notre calvaire va commencer . . . VAUDAINE souffre beaucoup de ses blessures . . . Pour ma part aucune blessure, juste cils et sourcils légèrement brûlés, notre cœur est triste, la mission n'a pas été exécutée . . . Un espoir tout de même . . . l'autre avion aura peut-être exécuté la sienne . . . Hélas, lui non plus ne devait pas rejoindre sa base . . .

LOWRY FIELD

Le 15 Mars, grand branle-bas au Pool de CRAIG FIELD. 13 éliminées vont quitter la maison de repos pour des jours meilleurs. 13, est-ce une chiffre fatidique MATTEI, l'interprète du détachement, pense le contraire 13 sera-t-il pour nous un chiffre porte-bonheur?

Avant de quitter SELMA, un bon verre, de "Whisky" pour nous remonter le moral. Nous dégustons ce breuvage prohibé lors de notre séjour à TUSCALOOSA. A 16 h 30 nous passons devant CRAIG FIELD. Des mouchoirs à toutes les fenêtres de la section Transit. Ce n'est qu'un "au revoir," car nous espérons nous retrouver pour la distribution des ailes. Elles ne seront pas aussi belles que celles que nous avons vu partir en P.T. 19 lors de notre élimination à TUSCALOOSA. Mais que pouvons-nous contre la fatalité?

Le voyage a été agréable. A notre arrivée à DENVER, l'Adjudant CHABEAUDY, attendait le petit détachement et en route pour LOWRY FIELD. Entre temps par les carreaux du "Bus" type fourgon "40 hommes 8 chevaux en long," nous pouvons regarder quelques coins de la ville. Certains de nos camarades nous attendent; eux aussi sont des naufrages du pilotage; nous nous rappelons SELMA. Contact avec le Commandant d'Armes. Présentation du nouveau détachement. L'accueil du Commandant nous fait oublier notre déception passée. C'est un "Vieux de la vieille" et nous devinons en lui le type parfait de l'Officier d'Aviation.

Une permission est accordée aux jeunes arrivés. Le détachement visite DENVER,

malgré une tempête de neige. Les vitrines des beaux magasins n'interessent pas OZIL et nous devons marcher avant de trouver ce qu'il désire. . . .

Lundi 18 Mars, les cours commencent. Nous avons ce jour-là l'étude des gaz. Pendant une semaine nous passons de "l'Ail moutarde au Fruit acide" sans oublier le "Thermite." Le cours est plus intéressant. Source d'énergie, Transformateurs, force électromotrice, Galmanomètres, voltmètres, FEM, Ohm, n'ont plus de secret pour nous.

A LOWRY FIELD on travaille mais il y a aussi des permissions. Du Samedi 18 heures au Dimanche 22 h 15 les élèves sont libres. Le Lundi seconde permission pour faire des achats et Jeudi soir il y a "CHAPPELL HOUSE."

Qu'est-ce "CHAPPELL HOUSE"? Par définition" CHAPPELL HOUSE" est un salon où de charmantes dames Américaines et Françaises reçoivent les "French Student." Les étudiants Français ne s'ennuient pas. Tout a été fait pour les distraire Cadre, jeux, lecture. Ici on parle Français et il n'est pas nécessaire de faire appel à son dictionnaire.

C'est au Lieutenant DELARUE, à Madame KECHID et à Mademoiselle LAFORGUE que nous devons de passer d'agréables soirées. Nous les remercions de tout coeur.

Le moral de l'école est excellent. A LOWRY FIELD "ON travaille et à DENVER" on s'amuse.

ADJUDANT MONREAL.



R. DECAT

PIECES DETACHEES D'AVIATION

78121 Queens Boulevard

Elmhurst, L. I., New York

Recherche: Brevets et Propositions
d'Invention pour exploitation
après-guerre

LE GOURMET

"au rendez-vous des ailes francaises"

Henri et Rene

49 West 55th Street, New York
(Ferme le dimanche)

Tel. Circle 7-8651
Circle 7-4423

DONNEZ
F.MAIL A VOS AMIS

CINÉMA



Dick
Powell

Linda
Darnell

Rene Clair



"CELA EST ARRIVE DEMAIN"
Vers le 27 mars 1944 dans un "Beachead" à Bougainville, s'est déroulé la Première Mondiale du dernier film de René Clair . . . "Cela est arrivé demain"—La première copie du film avait été envoyée dans le Pacifique-Sud par avion une quinzaine de jours auparavant.

Au cours de cet "event," pendant que les "Leatherneck" assistaient aux exploits du reporter Dick Powell, de Linda Darnell et de Jack Oakie, les "Japs," à

Aspirant BAAR-NASON

300 mètres audela des barbelés, pouvaient écouter la musique de Hollywood!

Comme dans la plupart de films de René Clair tels que: "Sous les toits de Paris," "Entracte," "Voyages imaginaires" etc . . . les toits occupent les scènes principales. En fait 17 films de René Clair ont les toits comme premiers plans, et dans "Cela est arrivé demain" M. René Clair nous promène à nouveau sur les "rooftops" encore un coup et René Clair devient parachute . . .

ROURE-DUPONT
INCORPORATED

366 MADISON AVENUE

NEW YORK, N. Y.

La nouvelle adresse de la Société des Ingénieurs Français aux U. S. A. est désormais 7 West 45th Street, New York City.

Après le grand banquet du 1er Avril dernier dont la photographie ci-dessous montre le succès, un cocktail le 6 Mai a été organisé à l'Architectural Club. Au courant du mois de Juin, la section des Arts et Métiers doit avoir une réunion à la maison de Winter à New York, 48 West 48th Street. Prière d'adresser les demandes de participation au Camarade René Berg, 4 East 52nd Street, représentant des Gadz'Arts au bureau de l'Association "FRENCH ENGINEERS in the United States, Inc."

Le 13 avril, le Général de Corps d'Armée BETHOUART est nommé Chef d'Etat-Major de la Défense Nationale.

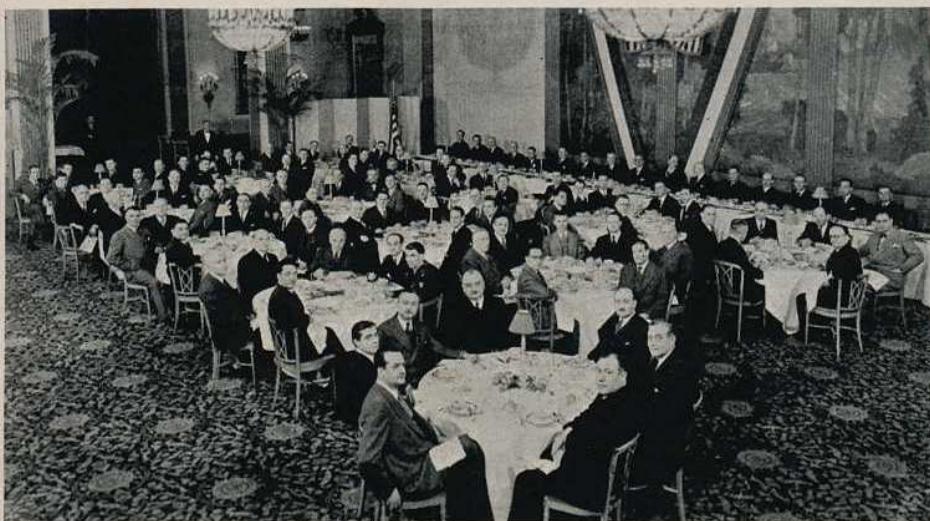
Le Général de Division KOENIG est nommé Délégué Militaire du Gouvernement pour le Théâtre des Opérations du Nord.

Le 15 avril, le Général Henri GIRAUD est passé en réserve de commandement.

Le Général Charles DE GAULLE devient Commandant en Chef.

Le 20 avril, le Général GIRAUD lance son dernier ordre du jour.

Le 21 avril, Fernand GRENIER est nommé Commissaire à l'Air.



CASABLANCA

Traduction d'après TO THE PEOPLE OF FRANCE par Stephen Vincent Benét.

Ce n'est pas contre vous que nous menons la guerre.

Nos morts—gars de chez nous, accourus de partout

Pour vous porter secours—soldats simples, sincères,

Vous les avez connus. Ils dorment parmi vous.

Et de l'Aisne à l'Argonne, et dans vos vastes plaines,

Au sommet des collines, aux flancs de vos coteaux,

Vos soldats et les nôtres, partageant maintes peines,

Ont accompli des faits dignes de nos drapeaux.

Notre cause d'hier est la cause présente,
Telle elle fut alors, elle sera toujours;
Ce sont les droits de l'homme, la liberté que chante

La Marseillaise encor comme en ses premiers jours.

Fils du sol au bon vin! Peuple au penser limpide,

Les voix de tes clochers chantent au gré du vent.

France! lame de glaive! villes, pages splendides!

Source de la pensée, ame d'un continent!

Pourrions-nous oublier soit l'aide généreuse

Soit le brume bleuatre au soir flottant sur l'eau?

Nous ignorons la France esclave et malheureuse,

Nous connaissons la France élevant son flambeau.

Notre appel est à vous, gens d'une belle terre,

Au nom de nos soldats que vous vites mourir.

En dépit des canons nous demeurons vos frères,

Cette cause étant juste, nous n'osons la trahir.

Nous ne serons jamais ennemis de la France:

Unis, nous attendons la chute du bourreau.

Alors le jour heureux de votre délivrance

Pour vous et vos enfants sera la Renouveau.

ROBERT GABRIEL'S

**LA SALLE
DU BOIS**

RESTAURANTS FRANCAIS



WASHINGTON

1800 M Street Northwest



NEW YORK

36 East 60th Street

10 East 52nd Street

Eugénie Claire Haden.

TUSCALOOSA

Tues en Service Aerien Commande

MONITEUR MARSHALL
N. HASSON



ADIEU A UN CAMARADE . . .

C'est avec regret que nous avons appris l'accident d'avion survenu à Tuscaloosa de l'Elève-pilote français, Caporal-chef Combet Victor et de son Moniteur Marshall N. Hasson.

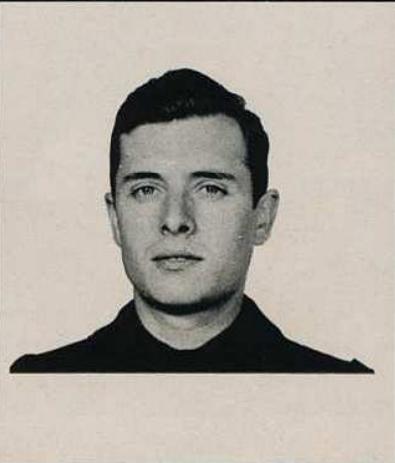
Le Caporal-chef Combet s'était échappé de France afin de venir combattre auprès des Alliés, il allait enfin réaliser son rêve celui de devenir pilote. Hélas le destin est parfois cruel.

Combet vous pouvez reposer en paix vos camarades ne vous oublieront pas et continueront pour vous la lutte.

Les Aviateurs français actuellement aux U. S. A. apprendrons avec regret, que leur ancien Moniteur Marshall N. Hasson a trouvé la mort dans ce même accident. Hasson savait avec compréhension guider les élèves pilotes vers la merveilleuse voie qu'est celle de l'Aviateur.

Interprète J. G. RETY

CAPORAL-CHEF VICTOR
COMBET



SCOTT FIELD

St. Louis Globe-Democrat.

Le 5 Avril, l'équipe française des Radios de St. Louis a remporté une belle victoire contre une équipe Américaine 4 Buts à 0.

L'équipe française fait désormais partie de la saison de football de St. Louis.

MRS. H. H. AROYAN
130 Hilldale (Road)
Lansdowne (Pa.)
Monsieur

J'ai essayé de traduire sans trop trahir le charmant conte de Mrs. K. Dunlap imprimé dans le N° de Février du F-Mail. Etant poitevine de naissance la tâche fut agréable et l'aventure de Mrs. Dunlap ne me semble pas trop étrange. Ne se passe-t-elle pas au pays de la fée Mélusine et de l'Enchanteur Merlin? Et les vieux manoirs qui s'évanouissent au crépuscule y sont presque de tradition sur notre terre poitevine. Il fut à peu près impossible de capturer le charme de la prose de l'auteur, car l'anglais s'adapte admirablement aux maisons-fantomes et aux brouillards de l'hiver. Mais c'est avec respect et émotion que j'en fis la traduction que vous trouverez incluse.

GUNTER FIELD



CAP. ED. ROY



Andre De Saint-Phalle

& Co.

25 Broad Street

New York 4, N. Y.

Members New York

Stock Exchange

ANDRE DE SAINT-PHALLE

Telephone HA. 2-4300



TUSCALOOSA

for

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

LINCOLN FIELD

Le Général de Brigade aérienne LUGUET, commandant les éléments Air aux U. S. A., vient de remettre les diplomes aux mécaniciens français brevetés à l'école américaine de Lincoln (Nebraska), une magnifique école que le commandement actuel a réellement fait sortir de terre.

Dans un très belle et très touchante cérémonie le Colonel JOHNSON, commandant de l'école, prend la parole et signale les faits suivants à l'honneur des élèves français:

- Les 98 élèves présentés ont tous été brevetés.
- Le 1er avec une moyenne de 92.3% (10% supérieure à la moyenne générale de l'école).
- Les 18 premiers ont une moyenne supérieure à 90.
- La moyenne générale du détachement français a été de 87.9% soit 5.4% supérieure à la moyenne générale de l'école.
- Pas d'absentéisme; pas un seul rappel à l'ordre; des compliments.

Dans une courte allocution le Général LUGUET remercie chaleureusement le commandant de l'Ecole à qui sont dus ces excellents résultats.

Il visite ensuite le quartier général du détachement français où se trouve un drapeau français qui porte la trace du temps: ce drapeau a été remis au commandant d'armes français par le Presi-

dent de la Légion Américaine de Lincoln qui lui-même l'avait reçu en 1921 du Marechal FOCH lors de son voyage en Amérique.



March 22, 1944.

Lt. General Bhehon B. Somervell received very favorably a request for aid in procuring clothing for our war prisoners. The request for the French was made by General de Brigade Aérienne Charles Luguet.

Thanks to the support given this project by General Sormervell, it is hoped that our prisoners will soon have the consolation which this shipment of clothing will bring to them.

Drive for funds conducted by the American Red Cross.

2. It is my wish to commend the admirable spirit of cooperation and generosity displayed by this group in this humanitarian project. They are worthy representatives of a gallant and unconquerable nation and we are proud to be associated with them in the common drive to overcome our mutual enemy.

HAROLD L. JONES,
Colonel, Air Corps,
Commanding.



Bolling Field

SEUL . . . A NOUVEAU

Ce matin ils m'ont quitté, ceux avec lesquels j'avais vécu pendant de longs mois une vie toujours pleine de renouveau et d'attrait.

N'avez-vous jamais éprouvé un petit serrement de cœur en voyant partir des êtres pour lesquels vous aviez une affection particulière?

Le soleil brillait ce matin au réveil, maintenant quatre heures après, il pleut! Et ceci est l'exakte expression de mes sentiments actuels: j'étais gai et blagueur en leur présence, et cette gaieté vient de se transformer subitement en un "cafard" affreux et un regret sincère.

Mes amis? Vous les connaissiez peut-être; ils formaient une partie du 7ème Detachement de Mitrailleurs arrives en Amerique quelques mois auparavant.

Du plus haut grade au simple soldat tous étaient ce que nous appelons, dans notre language militaire, "des chies types."

Raconter des anecdotes relatant notre amitié profonde serait inutile, car toutes ces petites histoire sont communes, mais vous dire simplement que notre devise était, "Ris au danger et souris à la peine," serait plus expressif que la plus belle prose d'un poète.

Oui, Mes Amis, j'ai devant moi la photo du petit groupe que nous formions, ce sourire que nous avons tous n'est-il pas pour témoigner de notre devise?

Aujourd'hui vous me laissez seul, vous allez trouver cette vie que de long-temps nous convoitions, mais vous connaissez les motifs qui m'obligent à rester n'est-ce-pas? Vous m'avez tous encourage je tacherai d'être digne de votre amitié et tenterai tout ce qui est en mon pouvoir pour vous retrouver, dussai-je y mettre des années.

Sergeant George MARIE-VICTOIRE
27 Mars 1944—Bolling Field



DAKAR-GAO

P A R L E L I E U T E N A N T

J. R O B I N O T

Le mage propulse vaillamment sa silhouette inesthétique le long des rives sablonneuses du fleuve, apportant aux postes les plus éloignés le ravitaillement indispensable, les nouvelles d'un "chez soi" et d'êtres chers dont nous séparent des milliers de kilomètres et les derniers potins du chef lieu sur les nouvelles internationales.

Notre cabine nous est désignée, deux mètres de long sur 1,5 de large séparée du soleil par un mince plafond de bois. L'aération en est assurée uniquement par les lattes de la porte. Il existe bien un ventilateur, mais c'est en vain que je m'efforçai d'en faire tourner les pales. Bah! prenons mal et chaleur en patience. Un fois de plus je me félicite d'effectuer ce voyage en hiver.

Accoudés à la rambarde nous observons l'embarquement des derniers bagages. Une théorie de porteurs transporte caisses et cantines et les déverse sans douceur dans la cale du bateau. En quel état retrouverai-je vaisselle et verrerie? De temps à autre la file montante s'arrête et laisse passer la file descendante par l'unique planche qui sert de passerelle. Pourquoi, depuis que cette opération s'effectue n'a-t-on jamais pensé à la doubler pour établir un sens unique? Mystère insondable de l'âme primitive.

Enfin nous démarrons et commençons de savantes manœuvres pour accrocher à nos cotés (et non derrière à cause de la roue) trois grands chalands transportant une compagnie de tirailleurs retour de Syrie qui rejoint le Niger. Les dominant de son pont supérieur, le Mage semble une mère cane entourée de ses canetons. L'heure a passé pendant ce temps, et la cloche nous appelle pour le dîner. Mouton et poulet constitueront le plus clair de notre ordinaire pendant tout le voyage, cuisine fort acceptable, et boissons frappées, quand toutefois la distance entre deux ravitaillements en bois laisse un peu de combustible pour la machine à glace. Dans la chaleur communicative des repas nous faisons connaissance. L'encadrement de la compagnie constitue la majorité des passagers. A sa tête le capitaine G. un jeune vieux blédard, que Théodore Monod dans son excellent ouvrage "Méharées" peint de ces seuls mots. "G.... Un chef!" Avec un tel compagnon les heures paraîtront brèves. Mon camarade du Médie, le journaliste, est là aussi, affecté aux Informations du Niger, quelques employés de l'Office du Niger rejoignant leur poste, un magistrat, quelques syriens et détail cocasse, un deux ficelles de la marine effectuant ainsi pour rentrer en France une navigation pour le moins inattendue.

Le pont inférieur est un grouillement de bras, de jambes, de seins, de corps confondu dans lequel on se demande comment chacun retrouve son bien. Sur

SUITE.

cette unique voie de communication traversant l'A.O.F. en entier toutes les races sont représentées. Moures, Arabes, Djermas, Songhais, Mossis, Kaddos se chamaillent à qui mieux mieux, tandis qu'une matrone Bambara cherche à rassembler sa progéniture hurlante, éparsée dans tous les coins du bateau. Les commandements des sous-officiers indigènes se succèdent dans tous les dialectes d'Afrique et l'on imagine la cacophonie lorsque s'y mêlent les bêlements de plus en plus désespérés des moutons, le vacarme des batteries de cuisine, le choc sourd des pilons dans les mortiers à riz, le tout dominé par le rythme irrégulier de la machine et le froissement d'étoffe des aubes de la roue creusant sous l'eau leur petit bonhomme de chemin.

Le lendemain se passe, étendus sur des chaises longues, à voir défiler les rives encore lointaines du fleuve. Nous croisons de nombreuses pirogues allant à Bamako vendre des produits de fabrication locale, plus particulièrement des nattes à dessins souvent artisanes, des poteries et canaris en terre rouge d'une forme gracieuse et des calebasses dont certaines ont jusqu'à 60 centimètres de diamètre. Ces pirogues qui peuvent mesurer jusqu'à 15 et 18 mètres de long sont dirigées à la perche par 2 ou 1 homme. Par la suite, en tournée sur le fleuve,



assis dans le fond de l'embarcation j'admirerai des heures entières le jeu de leurs muscles, sous une peau brune, fine et brillante, dans l'accomplissement de ce mouvement large et souple auquel tout le corps participe, scandé par une improvisation monotone de l'un des participants, dont le leitmotiv est repris en choeur par les autres. Ces chansons qui ont souvent pour thème les actes ou la conduite de tel ou tel blanc prouvent l'esprit d'observation des

indigènes. Lorsque je me serai familiarisé avec le Songhai je surprendrai souvent ainsi l'impression laissée par mes prédecesseurs.

Les échouages se succèdent à la cadence d'une dizaine par jour. Freiné brutalement et tiraillé de tous cotés par sa sequelle de chalands emportés par la vitesse acquise, le Mage frémît pendant une trentaine de secondes avant de s'immobiliser définitivement. Il parvient généralement à se dégager en tournant sur place. Si l'affaire est plus sérieuse tout l'équipage saute à l'eau pour repousser le bateau en eau profonde au prix d'efforts prolongés parfois pendant plus d'une heure.

Ces incidents rompent heureusement la monotonie du voyage, coupé, de plus, à intervalles réguliers par la nécessité de faire du bois aux dépôts préparés d'avance par les soins de l'Administration, sempiternelle "Vache à lait" de toute entreprise coloniale. Notons en passant la nécessité urgente de remplacer le bois par un autre combustible dès que les circonstances le permettront si l'on veut éviter de transformer, par un déboisement complet, cette région déjà bien pauvre en un véritable désert.

A Segou, fief de l'Office du Niger, je rencontre un camarade de promotion qui me fait visiter la ville. Le bateau ne repartant que le lendemain matin je loge chez lui. Le soir, assis dans de confortables fauteuils d'osier, autour d'un guéridon ou trône une sympathique bouteille de Trois Etoiles, nous égrenons avec un attendrissement qui s'accroît proportionnellement à l'abaissement du liquide, des souvenirs d'un passé récent et pourtant si lointain. Notre préparation, les chahuts de la Fac de Droit, les cafés crème des fins de mois, le "Départ," le Luxembourg et l'Observatoire, les inoubliables sauterelles de l'Ecole ou champagne et Whisky coulant à flot entretenaient une ambiance "canon" sous l'oeil indulgent du "Patron," prélude aux découvertes subvestimentaires féminines qu'il arrivait de faire le lendemain matin dans les amphithéâtres les plus reculés ou dans les renforcements obscurs de la salle d'escrime. . . . Sacré vieille Boîte! A près avoir bien buché lors de notre passage sous ton toit ton organisation, ton enseignement, ton architecture bizarre, l'allocation mensuelle de famine que tu nous allouais libéralement, nous t'évoquons aujourd'hui avec émotion comme une vieille amie très chère que l'on sait devoir toujours retrouver avec plaisir, et pensons au moment où nous reverrons sous ton grand hall la statue de Pavie dont la barbe de patriarche voisine avec le képi tout bicornu de Faidherbe sous l'oeil désabusé du Boudha mille-pattes au ventre débonnaire.

A. SUIVRE.

THE TOUCH OF TOMORROW IN THE PLANES OF TODAY



Heroes' Alma Mater

Our airmen have proved themselves masters of anything that flies.

When you hear of their exploits you wonder how such skill, such devastating dexterity could be acquired in a few brief months. Surely, these men must have been "born to the blue."

Yet the plain fact is that scarcely one in a thousand ever flew a plane before the war. Each and every one had to be *trained*—thoroughly and quickly.

In their training, the Fairchild PT-19 Primary Trainer with "fighter" characteristics is their flying school.

This staunch little ship is ideal for the rigorous acrobatic program prescribed in primary training. In the words of a veteran pilot-teacher now at an Army flying school: "It is unnecessary to caution a student or to warn him about excessive speeds in pull-outs or dangerous positions while he is flying a PT-19. We simply go

ahead and teach him to do every maneuver in the book: slow rolls, snap rolls, Immelmanns, loops, half rolls, inverted coordination exercises and turns, vertical reversements, spins, and combinations of these. The PT-19 can certainly 'take it.' That is the best confidence builder ever invented."

From behind soda fountain and plow, office desk and ivied walls, after a short intensive training in the PT-19, the most daring and expert flyers the world has known have emerged. After six hours training in a PT-19 it is not unusual to solo Army students who have never flown before.

As a constant check on the performance of PT-19's, on the American mainland and abroad, the reports of a corps of specialists written in the field, enable our engineers and designers back home to keep that "touch of tomorrow in the planes of today."

BACK THE ATTACK WITH WAR BONDS

 FAIRCHILD

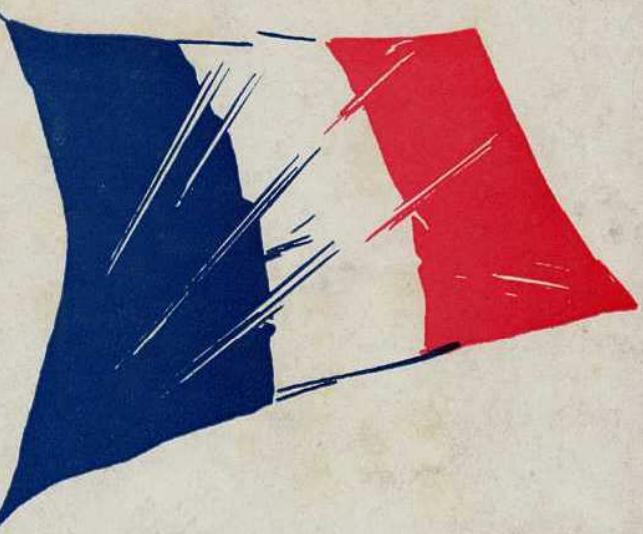
ENGINE AND AIRPLANE CORPORATION
30 ROCKEFELLER PLAZA, NEW YORK

Ranger Aircraft Engines Division, Farmingdale, L.I.

Fairchild Aircraft Division, Hagerstown, Md.... Burlington, N.C.

Duramold Division, New York, N.Y.

Color Motion Picture—"FAIRCHILD PT-19 TRAINER"—16 mm. sound—25 minutes—Write Dept. T for information



TURNER

FIELD

