



—
1920
1942
—

Maurice HALNA DU FRETAY
qui s'envole, en 1940, à la barbe
des occupants, sur un "ZLIN"
qu'il a remonté pièce par pièce

EXTRAIT de l'OUVRAGE " Cap sans retour "

de Germaine L'HERBIER MONTAGNON

f 100

(Raoul SOLAR)
Editeur

De BRETAGNE en ANGLETERRE

Aspirant Maurice DU FRETAY

(8 mai 1920 - 19 août 1942)

15 novembre 1940

Maurice du FRETAY inscrit à la Section d'Aviation Populaire de Dinan, obtint son brevet de pilote le 18 février 1939.

Très peu de temps avant la déclaration de guerre, il avait acheté un petit avion de tourisme fabriqué en Tchécoslovaquie, le " Zlin-12 ". Précisément, le malheureux pays très rapidement envahi expédiait du matériel aérien en France, afin de le soustraire à la prise allemande. Le jeune du FRETAY alla prendre livraison de son appareil à Paris. Il voulut aussitôt l'emmener dans son pays à Rauléon, dans les Côtes-du-Nord, mais de grosses difficultés s'élevèrent, l'aviation de tourisme étant interdite pendant la guerre. A force d'obstination, il réussit toutefois à obtenir les autorisations nécessaires et regagna la Bretagne par la voie des airs.

MON EVASION

" Le lundi matin, tout le monde est présent; le premier travail est de conduire le fuselage à pied d'oeuvre. C'est un gros morceau que l'on ne transporte pas facilement à cinq, surtout si l'on ne veut pas être vu; nous l'avions recouvert avec des branches de sapin, pour le camoufler aux avions allemands qui survolent la campagne. Deux d'entre nous soutenaient le moteur par les pipes d'échappement, deux autres le fuselage à la hauteur du centre de gravité au moyen d'une traverse de bois, et le cinquième soutenait la queue. Pour reprendre haleine, il fallait, de temps à autre, tous les dix ou vingt mètres, reposer ce fuselage très fragile sur un matelas, le moteur appuyé sur une cale de bois.

" Après une heure d'efforts, le fuselage est glissé sous le portique de montage. Pendant qu'il est hissé ensuite, à bonne hauteur de travail, et calé avec des moyens de fortune, deux d'entre nous transportent l'empennage, la dérive et le gouvernail de direction. BITEL et DELVAL, en qui j'ai toute confiance, commencent alors à monter l'empennage. Aidé du contremaître, du jardinier et d'un journalier, j'entreprends de dégager des ailes de l'avion de la grange où elles sont stockées. Après bien des acrobaties sur les poutres, et ayant cru cent fois briser les ailes légères, nous réussissons enfin à les sortir sans encombre, puis à les transporter sur le chantier de montage. Les empennages sont à leur place. BITEL a même attaché les câbles de profondeur, mais ils sont tellement tendus que je dois tout refaire, car le moindre effort

Il réfléchit à ce qu'il reste à faire, à la piste d'envol à trouver. L'idée vient à son esprit d'un décollage sur l'avenue de sa demeure, le Manoir de Jugon.

Il est cinq heures du matin. Il quitte le hangar sans être vu, et, sur le chemin du retour, Maurice du FRETAY explique à ses deux amis qu'ils partiront avec le " Luciole ", s'ils le peuvent. Pour lui, sa décision est prise, il préfère s'envoler sur son " Zlin ".

Le " Zlin " est toujours en pièces détachées. Il s'agit de le remonter, de le mettre en ordre de marche. Cet appareil à 10 mètres d'envergure et 7 m. 80 de longueur. Il est complètement construit en bois; le poste de pilotage est en double commande, en tandem et conduite intérieure. Le moteur de 45 CV., 4 cylindres peut arracher 200 kilogs de charge utile, et atteindre 155 kms-heure, ce qui donne une vitesse de croisière de 135 kms. L'autonomie de vol est d'environ 450 kms, grâce au réservoir de 70 litres. Le plafond s'établit vers 3.800 mètres d'altitude.

x

x x

C'est le Vendredi 15 novembre 1940, que Maurice du FRETAY réalise la merveilleuse aventure de son évasion, dont il nous a laissé le récit.

Sur le terrain de Dinan, aidé par son ami Jean AUMONT, Maurice de FRETAY démonta son " Zlin ", le conduisit par la route sur une remorque jusqu'au manoir familial où il le relègua en secret. Le petit avion, écartelé de la cave au grenier, de la grange à la chambre, toutes pièces étiquetées, boulons et ferrures graissés, était prêt aux providentielles reconstructions.

Maurice du FRETAY s'engagea le 2 octobre dans l'Armée de l'Air. Entré comme élève pilote à l'Ecole 24 de Dinan, en avril 1940, il est élève radio navigant à Aulnat et, titulaire de 100 heures de vol, rêve d'exploits fantastiques dans le ciel ! ... Mais la défaite arrive ... démobilisé, il rentre à Rauléon le 25 août, n'ayant plus qu'une pensée : combattre pour libérer sa patrie asservie.

- " J'ai une idée pour m'évader de France et rallier l'Angleterre, dit-il un jour à sa mère. Pour celà, je n'ai que deux moyens : le bateau ou l'avion. Or, pour le bateau, je n'ai pas le pied marin; il me reste donc le ciel ... "

Il hésite entre un avion " Luciole " qu'il irait prendre au hangar des locomotives, et son " Zlin ".

D'abord, avec ses deux camarades, ROUAULT et DELVAL, ils entrent nuitamment au hangar du " Luciole ", inspectent, travaillent, essaient; Maurice du FRETAY tombe à grand fracas dans la fosse de graissage, et reprend son ouvrage à quatre pas des sentinelles, et malgré les patrouilles ...

- " Assis sur le siège du pilote, je respire avec plaisir cette odeur de ricin et de vernis, si particulière aux avions, et je réfléchis ... "

sur le manche ou un changement de la température aurait certainement déformé le fuselage. Je fais mon réglage d'empennage et de commande de profondeur, de façon que j'aie une bonne défense pour poser mon avion très cabré en arrivant en Angleterre, car je pensais qu'il me faudrait atterrir dans le premier champ venu. Le travail était quelquefois interrompu brusquement quand le passage d'un avion nous était signalé par notre guetteur. Au cours de l'après-midi, nous plaçons les ailes, travail déjà délicat en temps normal, mais beaucoup plus difficile à réaliser quand on n'est pas équipé pour cela.

" Lorsque la nuit vient, nous en sommes à monter le train d'atterrissage.

" Le lendemain matin, de bonne heure, le travail recommence. BITEL règle les vis platinées; je nettoie les canalisations d'essence, tandis que DELVAL a entrepris de monter l'hélice. Malheureusement, il faut abandonner le travail assez vite; BITEL ne peut rester, je dois assister à un mariage d'un fermier voisin, et je ne dois pas attirer l'attention par mon absence. DELVAL seul peut continuer. Il doit finir le montage de l'hélice, démonter le portique et, aidé de DEVRED, refaire le camouflage détérioré par les pluies de la veille. Ils doivent aussi se mettre à la recherche d'une bouteille d'air comprimé à 150 K° pour gonfler les amortisseurs du train d'atterrissage. Lorsque, dans la soirée, je rentre à la maison après cette courtoisie de bon voisinage, je trouve MASSE, DELVAL et le Docteur de la région en grande conversation. DELVAL s'est procuré la bouteille d'air comprimé, grâce au Docteur qui a pu le conduire en auto à Saint-Brieux, car il est le seul à pouvoir obtenir de l'essence. MASSE est venu à bicyclette voir l'avion et l'état de la piste

d'envol. Il a confiance et me donne d'excellents conseils pour le décollage et la traversée. C'est un très bon pilote; je l'écoute très attentivement pour ne rien oublier.

" Le soir, nous discutons la question de l'essence, car nous n'en avons toujours pas.

" Dans la nuit du mardi 12 novembre au mercredi, nous subissons une tempête épouvantable.

" Toute la journée du treize, DELVAL et moi nous acharnons sur l'avion. Le pauvre DELVAL, malgré les rhumatismes qui le font souffrir monte les carénages d'ailes, couché dans l'herbe détremée par la pluie qui ne cesse de tomber.

" Ce même jour, je fais mes adieux à ma mère, car il avait été décidé qu'elle irait à Paris pour prouver qu'elle n'était pas présente au départ, afin de lui éviter les représailles allemandes. Je ne peux pas m'étendre sur toutes les recommandations que ma mère peut me faire : c'est une maman, une bonne maman. Je lui promets de ne partir que dans des conditions absolument favorables.

" Peu après son départ, on apporte l'essence. Les bidons sont dans une caisse d'emballage marquée : Denrées périssables. "

" Le soir, nous décidons de profiter du bruit que fait le vent pour essayer le moteur sans attirer l'attention. Malgré tous nos efforts, le moteur refuse de démarrer : engorgé d'huile il encrasse les bougies déjà très humides. Nous décidons de l'échauffer dans la cuisinière. Le résultat est merveilleux, car, aussitôt les bougies remontées, le moteur part, crachant un nuage de fumée bleue. Je coupe immédiatement : nous avons fait assez de bruit. Tout semble marcher : le compte-tours,

- 7 -

la pression d'huile et les contacts. Reste à gonfler les amortisseurs. Nous y travaillons tard le soir, mais sans obtenir aucun résultat. La canalisation de la bouteille aux amortisseurs éclatait à chaque essai.

" Le jeudi 14, nous sommes toujours à travailler pour gonfler les amortisseurs. Six heures de plus de travail inutile au cours desquels la bouteille se dégonfle progressivement sans aucun bénéfice pour les amortisseurs. Nous finissons par trouver une bonne canalisation, mais malheureusement, c'est maintenant le raccord qui cède. Heureusement, le contremaître de BITEL fabrique un raccord qui nous tire d'affaire. Le reste de la journée est employé aux derniers préparatifs : réglage des ceintures de bord, calage des sièges et des coussins, montage et compensation du compas. Le capotage du moteur est définitivement vissé. Le soir, vérification des passagers et des bagages. Il faut connaître le poids total à décoller pour ne pas dépasser le maximum prévu et ne pas décentrer l'avion.

" Le vendredi matin, après avoir pris mon petit déjeuner, j'inspecte le ciel, puis je me dirige vers la bande de toile fixée à la perche près de la piste d'envol : pas un souffle d'air. La toile immobile pend le long de son support. Au sud, le ciel se charge de nuages bas.

" Je comprends que l'heure du départ est arrivée. Dans une heure ou deux, un grain venant du Sud sera là. Le vent, assez fort, pour me permettre un décollage aisé, me poussera ensuite rapidement vers la côte anglaise. A moins de mille pieds, je serai probablement dans les nuages, caché ainsi à la chasse et à la D.C.A. allemandes.

" Je cours jusqu'à l'avion. D'un coup d'oeil je m'assure que tout est en état, et je m'assieds à la place du pilote : le siège

est bien confortable et les commandes parfaitement douces. Comme je sors de l'habitacle, DELVAL arrive, traînant sa jambe rhumatisante.

- " Alors ? dit-il

- " Eh bien, je crois que je vais partir.

- " Maintenant !

- " Oui ... enfin le temps de mettre de l'essence, le bidon d'huile et je décolle. Regarde les nuages, là-bas.

- " Bon, je m'occupe du plein d'essence.

- " C'est ça, mais je vais prévenir le garde pour qu'il abatte les deux pommiers du voisin et la barrière du pard.

" Aussitôt le garde prévenu, c'est mon passager que je vais avertir. Je l'informe de mon intention de partir sans délai et le prie de se trouver prêt dans le hall de la maison.

" De mon côté, je monte dans ma chambre, prend le colis roulé dans mon pyjama, les papiers de bord, un peu d'argent, la carte sur laquelle est tracée mon itinéraire, puis instinctivement, un paquet de photographies qui se trouve sur mon bureau. Voilà mes bagages !

" En bas, dans le hall, mon passager m'attend, une valise à la main. Je lui demande aussitôt s'il veut aller en Angleterre ou " se casser la figure " dans les pommiers au bout de la piste d'envol.

" Comme il me confirme son désir d'aller en Angleterre, je prends la valise, je la vide et lui accorde, comme à moi-même le strict nécessaire. C'est à ce moment que j'ai l'agréable surprise de voir entrer mon camarade ROUAULT et un ami de Dinan qui arrivaient à bicyclette pour m'apporter la bouteille d'air comprimé; si cette bouteille ne nous est plus d'aucune utilité, il n'en est pas de même de mes camarades qui se

mettent tout de suite à ma disposition pour aider aux derniers préparatifs de départ. Je les conduis jusqu'au "Zlin", cale les maigres colis dans la soute à bagages, et, comme tout semble bien marcher, j'abandonne l'avion aux mains des mécaniciens improvisés, emportant les bougies du moteur pour les chauffer sur un radiateur.

"Comme il est presque midi, je décide de déjeuner avant de partir, car je n'arriverai certainement pas avant trois heures de l'après-midi en Angleterre. Tête à tête avec mon passager, je prends ce qui aurait bien pu être mon dernier repas. Comme je termine, le garde entre.

- "Monsieur, me dit-il, les camouflages sont défaits, la barrière du parc est démolie, l'avion peut passer. J'ai mis une équipe d'ouvriers pour abattre les deux arbres du voisin. Quand vous voudrez....

"Je me lève de table, enfile mon cuir, glisse dans ma poche un flacon d'eau-de-vie, mon serre-tête et mes gants. Enfin, la boîte de bougies chaudes sous le bras, je me dirige vers l'avion. Le plein d'essence est fait. Je mets l'huile dans le carter et monte les bougies.

"Mes camarades, armés de chiffons, essuient les taches de boue et d'huile qui maculent le fuselage. Je fais mes dernières observations sur le temps : vent par rafales sud-ouest, quarante kilomètres-heure environ au sol (en réalité pendant le voyage cette vitesse s'avèrera très supérieure, environ 90 kms-heure). Je calcule approximativement ma dérive, je monte dans l'avion et m'attache solidement à ma place de pilote. Sur le siège avant, Delval installe mon passager, l'attache, lui met entre les bras le drapeau à Croix de Lorraine et une chambre à air gonflée qui devait nous supporter si nous tombions à la mer. Cette bouée dernier espoir en cas de panne de moteur, je dois l'abandonner, car elle coince

la commande de profondeur dans l'étroite cabine. Je place ma carte à portée de la main. Prêt, Delval, la main sur l'hélice, attend.

"Contact ! L'hélice fait un quart de tour sans démarrer.

"Coupé ! Contact ! De nouveau, le moteur reste muet. Je suis très nerveux et inquiet. J'ai, en effet, très peur qu'une patrouille allemande nous découvre, ou encore qu'un avion nous survole et nous dénonce. Le moteur refuse toujours de partir.

"Contact ! Cette fois, la pétarade d'abord mal assurée du moteur se fait entendre. Un soupir de soulagement m'échappe. Un signe à mes camarades, ils poussent l'avion, car le moteur ne suffit pas à désembourder les roues enfoncées dans le sol humide. Il commence à tomber de grosses gouttes qui brouillent le paysage. Tiré, poussé, le "Zlin" est enfin placé dans l'axe de la piste d'envol. La tête et les épaules de mon passager cachant tout devant moi. Le bout des ailes, vu de ma place, semble presque toucher les arbres entre lesquels je dois décoller.

"J'appelle Delval et lui demande si les deux pommiers au bout de la piste sont abattus.

- "Oui, dit-il, tu peux y aller.

- "Tu crois que ça va marcher ?

- "Mai oui, mon vieux, c'est sûr !

"Il veut me rassurer, mais sa pâleur le trahit. Il voit le danger, mais cependant ses yeux brillent d'envie. Lui, comme mes autres camarades aurait voulu s'envoler pour retrouver la liberté perdue.

" A gauche, au milieu du petit groupe de ceux qui assistent au départ, je vois ma soeur souriante. Elle a confiance ; elle sait que

tout ira bien. Cela me rassure. Je mets "plein gaz", lève la main; mes camarades lâchent les ailes. L'avion bondit en avant, s'embarque un peu à droite, un peu à gauche, évite les arbres de justesse. J'arrache l'avion et passe tangent au-dessus des pommiers.

" A ma droite, je vois s'enfoncer doucement la propriété de famille où je suis né et où je laisse tant de souvenirs : la petite chapelle blanche, la cour et son vieux puits, le grand porche de pierre. Sur l'avenue, j'aperçois le petit groupe que j'imagine suivant avec inquiétude le petit avion que cachent déjà des lambeaux de nuage.

" Je monte très doucement, car le moteur encore froid ne donne pas son régime normal. Par moments, il rate même assez fort. Peu à peu, je m'engage dans la couche de nuages. Une dernière vision : après la campagne, la dernière ville de la côte : Erquy passe sous mes roues. Là, je sais, de nombreux Allemands sont cantonnés, il y a même dans des maisons qui sont ma propriété. Je rage en y pensant. Que n'ai-je un avion de chasse pour leur envoyer des rafales de mitrailleuses ! Ce n'est pas encore mon tour.

"Je vole maintenant vers 1.700 mètres dans un ciel d'orage. Il doit pleuvoir sous moi. Je n'aperçois que par instant la côte qui s'éloigne par les trouées. Le moteur rate de plus en plus.

"Encore au moins deux cents kilomètres avant d'arriver, c'est peu encourageant. Malgré cela, je me sens très calme et conserve le cap sur l'Angleterre en confiant mon âme à Dieu. Je vole entre les nuages, mais il faut quelquefois passer au travers et ce, sans instrument de P.S.V. Les minutes que je passe ainsi sans savoir comment je vole, sans rien voir, me paraissent des heures.

" Nous volons maintenant dans une atmosphère assez calme. Peu à peu, nous dépassons la zone pluvieuse. Les masses de nuages sont plus espacées et prennent des formes fantastiques. Quelquefois, ils dessinent des îles et des golfes aux côtes rocheuses. Au fond de ce décor de rêve, de grands nuages en diagonales me donnent constamment l'impression de voler incliné.

" Déjà une heure vingt de vol. Si tout a bien marché, je dois avoir bien dépassé la moitié de la route. Depuis quelques minutes, au milieu du chaos de nuages, je peux apercevoir une ligne sombre. Est-ce un nuage ? Non, c'est la côte. Encore un petit effort du moteur et nous serons saufs. Je rends un peu la main, l'avion descend doucement ; la côte, à chaque instant, plus nette, prend forme et je distingue la silhouette très caractéristique de Portland.

" Comme les rafales de vent soulèvent l'avion ou le plaquent brutalement vers le sol, je décide, puisqu'il me reste encore un peu d'essence, de rentrer un peu dans les terres pour trouver une zone plus calme et peut-être un aérodrome. Je laisse sur ma gauche un terrain de golf et prend la route de Dorchester. Quelques minutes après, j'aperçois la ville. Je survole un terrain de foot-ball et je tourne au-dessus, un peu surpris. Il y a un match... Alors que la propagande boche nous a tellement parlé d'une Angleterre abattue, d'un peuple découragé, j'imagine mal cette partie de football au milieu du désastre.

" Sur la route, près du champ, sont stoppés side-cars et autos militaires. J'informe mon passager que je vais essayer de me poser dans les environs. En tournant autour de Dorchester, je découvre un champ, un peu en montée qui me semble propice pour un atterrissage de campagne. Il y a bien quelques barrières métalliques, mais il doit être possible

de les éviter. Je fais un passage en rase-mottes. Décidément, ce champ est parfait; il y a même là deux hommes qui pourront venir à notre secours si nous capotons en atterrissant. Je vérifie ma ceinture, mon casque, et en avant. Le pire qui peut arriver est de se casser un bras ou une jambe, ce n'est pas bien grave. J'arrive bas et vite sur le champ pour me bien défendre dans les coups de vent. Je cabre l'avion assez fort en opposant le fuselage pour me freiner. Je me sens rouler sur un sol uni. Comme au décollage, je ne vois plus rien devant moi, mon passager cachant tout. Je sais que la barrière métallique doit être tout près, et, malgré ma vitesse, j'amorce un "cheval de bois" qui m'arrête à quelques mètres de l'obstacle. Je coupe le moteur et saute à terre.

" Je suis en Angleterre. Je ne suis plus un vaincu. Je suis libre ! "

x

x x

Maurice du FRETAY reçut des Anglais un accueil chaleureux. Après il fut soumis, par les autorités, à un interrogatoire serré dans le but de bien se rendre compte de ses intentions. Il fit un petit séjour à Patriotic School - qui se trouvait à Harmsworth, près de Londres - flanqué de tourelles et d'une chapelle gothique au milieu d'un parc assez vaste. Dans ce collège, pendant quatre années, tous ceux du monde entier qui, par les chemins de l'illégalité et de l'aventure, arrivaient jusqu'à ce pôle de la Liberté jusqu'à cette Mecque des peuples étouffés et meurtris qu'était l'Angleterre, durent passer par là. A Patriotic School, en effet, se faisait le filtrage indispensable, car les gens, qui pour lutter contre l'Allemand, débauchaient sur le sol de la Grande-Bretagne,

avaient des papiers incomplets ou faux, ou pas de papiers du tout; alors quoi de plus facile, pour un espion ou un saboteur que de prendre le masque d'un patriote ? Le contrôle le plus minutieux et le plus rigoureux s'imposait donc. Personne, ne pouvait prévoir la durée de son séjour à Patriotic School, certains y restaient une semaine, et d'autres des mois; quelques uns y demeurèrent des années et d'autres en sortaient seulement pour être fusillés.... L'intelligence Service veillait.

Il faut dire que le régime du Pensionnat d'Harmsworth était doux et ne ressemblait nullement à celui des prisons. On y était traité avec courtoisie, et l'on y jouissait du confort.

Dans cette tour de Babel, de très nombreuses nations avaient des représentants, car il y avait, en Angleterre, non seulement des Français, des Belges, des Hollandais, des Norvégiens, des Polonais, des Tchèques, des Yougoslaves, des Grecs, mais aussi des neutres : Suisse, Suédois, Espagnols qui voulaient se battre. Il y avait même des Italiens antifascistes et des Allemands anti-nazis.

Entre les patriotes authentiques, une entente profonde, régnait car, ces hommes venus de tous les coins du globe avaient tous subi des peines, encouru des dangers, traversé des épreuves souvent terribles. Ils avaient tous coupé les ponts entre leur patrie, leur famille, leur passé. Tous étaient agités par le frémissement de l'espérance en un avenir qui leur semblait plein de promesses.

C'étaient les Français qui supportaient le plus impatiemment l'attente, le fonctionnement correct, inflexible, mais lent et un peu absurde des enquêtes. Les interrogatoires serrés et renouvelés, les vérifications minutieuses, ces méthodes donnaient, au fond, une impression

de force et de vigilance. Pour tuer le temps, ils se racontaient leur histoire, dont certaines étaient inouïes. De toutes les aventures d'aviation, celle de Maurice du FRETAY était la plus belle dans son admirable jeunesse. Après les conclusions favorables, chacun était mis à la disposition des représentants de son pays réfugiés à Londres.

Maurice du FRETAY fut présenté au Général de GAULLE qui le félicita chaudement de son exploit. Les journaux britanniques exaltèrent son courage et son audace, et la B.B.C. l'interviewa le 30 novembre et le 12 décembre, dans l'émission "Les Français parlent au Français".

- " Qu'est-ce qui vous a décidé à rejoindre les Forces Françaises Libres ?

- " Quand, après l'Armistice, j'ai vu qu'on voulait nous obliger, non seulement à accepter le joug du Boche, mais encore à lui donner des marques de respect, j'ai senti que je ne pourrais accepter cela. Et puis, il y avait ces affiches apposées un peu partout et menaçant les Français des peines les plus sévères pour les plus légères infractions.... Tenez, il y en a une que je ne pourrais oublier, cette affiche encadrée de rouge, publiant l'exécution, ou plutôt l'assassinat d'un petit ouvrier électricien que je connaissais. Celui-là, parmi tant d'autres, sera vengé.

- " N'avez-vous pas pensé parfois à rester chez vous et à y organiser la résistance ?

- " Si, et je ne suis pas le seul, mais je me suis rendu compte que très vite j'aurais été mis dans l'impossibilité d'agir si je ne partais pas tout de suite. Car, voyez-vous, j'ai senti que la pensée profonde du Boche était d'asservir la jeunesse française, de l'obliger soit à combattre, soit à travailler pour lui. Et cela encore moins, je ne l'aurais accepté.

- 10 -

Alors, le jour où j'aurais refusé de me mettre au service de l'Allemagne, on m'aurait fusillé. Tant qu'à être tué, au moins je voudrais avoir fait avant le plus de mal possible aux Boches.

- " Ca viendra, mon vieux !

- " Je me suis engagé dans les Forces Françaises Libres qui augmentent tous les jours, et je doute de la victoire moins que jamais.

" A tous mes Amis de France, je le répète avec certitude : On les aura ! "

Le pauvre petit "Zlin" mourut rapidement au Champ d'Honneur ayant été détruit par un bombardement aérien.

Seul, un jeune Français capture tout un état-major italien

L'HONNEUR de demander que le drapeau italien soit amené sur le quartier-général de l'amiral commandant la base de Massaoua revint à un jeune capitaine français.

Les éléments de la Légion étrangère et les troupes du Tchad furent en effet les premiers à entrer à Massaoua après avoir brisé la résistance des Italiens à Montpellier et à Port Umberto. Les prisonniers faits à Massaoua par les troupes françaises libres s'élevaient à 11.000 dont 449 officiers, quatre généraux et un amiral.

Une seule compagnie de fusilliers marins, commandée par un Père dominicain a fait à elle seule 1.940 prisonniers.

Le jeune capitaine français qui entra le premier à Massaoua demanda à la police locale italienne d'arrêter les officiers et de les rassembler dans un hôtel pour y attendre le colonel français commandant la brigade d'Orient.

En arrivant, le colonel demanda à un sergent italien où étaient les généraux. "C'est ce que je voudrais savoir car le commandant-en-chef m'a laissé sa cantine," répondit le sergent.

En avant à Kartoum!

Ils partirent dans la voiture du colonel et c'est ainsi que le général Tessitore, commandant les armées d'Éritrée fut capturé avec son état-major par un jeune français. On trouva dans les bagages du général un beau plan détaillé pour une campagne en direction de Kartoum. C'est sur cette ville que le général, prisonnier, a été dirigé.

Il faut dire que les Italiens, qui avaient cru "conquérir" la France en juin dernier furent assez surpris de voir de superbes troupes françaises sur les champs de bataille.

En attendant de se mesurer avec l'ennemi principal, les troupes françaises libres ont ainsi eu la satisfaction de remporter une victoire écrasante contre l'armée fasciste qui avait reçu l'ordre de son chef de poignarder la France dans le dos en juin dernier.

Le Scharnhorst et le Gneisenau

Ces deux cuirassés allemands sont restés dans les docks de Brest pendant plus de cinq semaines. Ils ont été bombardés d'une manière répétée et, le 4 et le 6 mai, les pilotes de la Royal Air Force croient avoir atteints directement ces deux unités avec des bombes de gros calibre spécialement faites pour traverser les cuirassés d'acier. Un navire de guerre peut normalement refaire son approvisionnement en mazout et en munitions en 24 heures.

124 avions nazis abattus en 10 nuits

124 bombardiers de nuit allemands ont été abattus au cours des dix premières nuits de mai; 102 l'ont été par les chasseurs de nuit. Par ailleurs, trois nuits de suite (3, 4 et 5 mai) la Royal Air Force a exécuté des raids intenses au-dessus de l'Allemagne sans perdre un seul appareil. 89 bombardiers allemands ont été détruits pendant le mois d'avril, dont 30 par les chasseurs de nuit.

ÉCHAPPÉ SUR UN AVION CONSTRUIT PAR LUI-MÊME



LES aviateurs des Forces françaises libres portent en triomphe sur leur aérodrôme en Angleterre le caporal aviateur Maurice Halna du Fretay qui vient d'être décoré pour action d'éclat.

Du Fretay s'échappa de France, il y a quelques mois, dans un avion qu'il avait construit lui-même.

Parlant aux aviateurs, le colonel Valin déclara : "Il faut que l'on sache que l'acte de du Fretay construisant son avion, décollant de l'avenue devant sa maison et traversant la Manche pour venir se battre, n'est plus que le plus vivant exemple entre cent autres. Vous qui avez pris des bateaux sans savoir naviguer, vous qui vous êtes emparés d'avions officiels ou ennemis... tous vous avez ajoutés une splendide page de gloire à l'histoire de France. Grâce à vous, aucune tache ne restera sur le drapeau tricolore."

Ils ont rempli leurs fiches de travers

LES braves habitants de Tchécoslovaquie, refusant absolument d'accepter l'esclavage de la collaboration, inventent les tours les plus amusants pour se moquer des Allemands.

Récemment, dans une commune de Moravie, les Allemands ordonnèrent à la population de venir remplir une série de fiches. Tous les habitants, après s'être entendus entre eux, devinrent subitement idiots. Personne ne comprenait les questions—certains ne comprenait pas celle-ci, d'autres celle-là—si bien qu'en définitive, il n'y eut pas une seule fiche remplie correctement sur plusieurs milliers.

Alors les Allemands, furieux, publièrent des instructions détaillées expliquant exactement le sens des questions.

Sur quoi la population toute entière vint faire la queue devant les bureaux de l'administration allemande pour demander des explications sur ces instructions...

Le résultat final fut de donner une crise nerveuse à cinq ou six fonctionnaires allemands.

Un pilote français abat 5 avions en une semaine

LE G.O.G. de la R.A.F. en Moyen-Orient publie le communiqué suivant :

"Des pilotes français libres harcelent constamment l'ennemi en Cyrénaïque. L'un d'eux qui pilotait un Hurricane, attaqua un convoi dont plusieurs camions prirent feu.

Un autre pilote de la même escadrille, décoré par Mussolini lors d'une mission française en Italie en 1934, a abattu 5 appareils ennemis en une semaine."

AUX OUVRIERS FRANÇAIS

L'ALLEMAGNE manque d'ouvriers. Déjà les Etats-Unis et l'Empire britannique construisent beaucoup plus d'avions que l'Allemagne. Ils produisent plus d'acier, plus de véhicules automobiles et plus d'armes de guerre que l'Allemagne.

A moins que Hitler ne réussisse à organiser pour l'aider toutes les usines d'Europe avec leurs ouvriers, il ne pourra pas rivaliser avec l'Amérique et l'Angleterre—il est condamné!

En refusant de travailler en Allemagne ou dans les usines françaises qui fabriquent des véhicules automobiles ou tout autre matériel de guerre pour l'Allemagne, vous pouvez contribuer d'une façon essentielle à la défaite de l'Allemagne.

Les ouvriers de Grande-Bretagne qui sont bombardés savent qu'il vous sera sans doute très difficile de refuser de travailler pour les Allemands, mais au nom de la liberté humaine, ils vous demandent de ne pas le faire.

4 points que les patriotes français doivent retenir

1. Il se peut que vos amis soient intéressés d'apprendre que Darlan accorde maintenant une complète collaboration à la machine de guerre allemande—l'aidant ainsi dans la lutte contre vos alliés, la Grande-Bretagne et l'Amérique. S'il se trouve suffisamment d'honnêtes gens pour démasquer cette politique, elle ne pourra pas réussir.

2. Rappelez-vous que travailler dans les usines qui fabriquent des autos, des pneus, des avions, du matériel roulant ou tout autre matériel dont l'Allemagne a besoin pour sa machine de guerre, c'est forger les armes pour l'Allemagne pour détruire votre liberté.

3. Rappelez-vous qu'on peut former des clubs et des associations ayant pour but d'apprendre aux collaborateurs ce que vous pensez d'eux.

4. Rappelez-vous que la craie, les crayons, le papier, les machines à écrire, à ronéotyper, les téléphones, les presses d'imprimerie—et votre propre langue—sont des armes puissantes.

Les Allemands ont su s'en servir; faites-en un meilleur usage encore.

La presse de l'époque rapporte l'exploit exemplaire de Maurice HALNA DE FRETAY



Le caporal Maurice HALNA du FRETAY, qui a rejoint les F.A.F.L. avec un avion construit par ses propres moyens, est fêté par ses camarades après avoir reçu le British Empire Medal (Military Division).

Maurice du Fretay

Maurice du FRETAY est né le 8 Mai 1920, à Saint-Igneuc, en Bretagne . Il est le fils du Baron du FRETAY, officier observateur en Orient pendant la guerre 1914/1918.

La vie du jeune Maurice s'écoule au manoir de Rauléon. Il est d'abord élève au petit collège de Dinant, puis à partir de 14 ans à l'Ecole des Roches. Après son baccalauréat, il prépare, par raison, une école de notariat, mais son désir secret est de devenir pilote d'essais. Lors de l'accord de Munich, en 1938, Maurice du FRETAY se trouve en Belgique ; il en revient bouleversé, voulant s'engager tout de suite.

Membre de la Section d'Aviation populaire de Dinant, il obtient son brevet de pilote de tourisme le 18 Février 1939, mais est radié de l'A.S.A.P. pour avoir exécuté des acrobaties aériennes. A Paris, il achète un appareil ZLIN, et après avoir obtenu les autorisations nécessaires, regagne la Bretagne par la voie des airs. Il arrive sans encombre à Dinant, où il démonte son avion pour le remorquer jusqu'au manoir familial.

En 1940, le jeune pilote s'engage comme volontaire dans l'Armée de l'Air et travaille à l'Ecole de Rochefort, pour devenir radio-navigant.

Plus tard, il rejoint la base d'Aulnat.

Comme on refuse de le démobiliser pour la zone occupée, il rejoint la zone libre et passe la ligne de démarcation en fraude. Il arrive à Rauléon le 25 Août.

Le 15 Novembre 1940, après avoir remonté son ZLIN, il décolle de la route, aidé par la complicité de la population, pour rejoindre l'Angleterre, emportant le plan des aérodromes allemands en Bretagne. Après un vol mouvementé dû aux mauvaises conditions atmosphériques, il atterrit sur une prairie, près de Dorchester.

Après avoir subi un interrogatoire serré par les Autorités, il est présenté au Général de GAULLE qui le félicite vivement.

.....

Maurice du FRETAY

.....

Bientôt le jeune aviateur est affecté à la première escadrille de chasse anglaise, au titre d'aspirant. Enfin il accomplit des missions de guerre. Très vite, il démontre une grande classe. Il se spécialise dans le mitraillage de D.C.A.

Ses exploits lui valent quatre décorations, dont la Croix de la Libération et la British Empire. En août 1942, Maurice du FRETAY fait partie de l'escadrille commandée par le Capitaine FAYOLLE. C'est avec ce dernier qu'il s'envole le 19 août 1942 pour attaquer Dieppe. Ils ne reviendront pas.-

Le décès, il y a quelques mois, d'un oncle de Maurice HALNA du FRETAY a ramené sous nos yeux un nom qui mérite de ne pas sombrer dans l'oubli, celui d'un très jeune et très ardent aviateur disparu au dessus de Dieppe le 19 Août 1942.

Avec son coeur et son talent, notre ami Henry BEAUBOIS a bien voulu retracer son histoire pour les membres de l'Aéro-Club de France.

MAURICE DU FRETAY

A maintes reprises, la Bretagne, au cours des ans, a retenu dans la geste héroïque des ailes humaines le nom de prestigieux pilotes : Le BOURHIS et le GLOAN qui, respectivement, au cours de la première puis de la seconde guerre mondiale, se couvrirent de gloire avant de tomber face à l'ennemi. Marc POUPE et BRINDEJONC des Moulinais qui connurent la même fin au combat après avoir été d'audacieux défricheurs des chemins du ciel. A ces patronymes célèbres, nous avons voulu associer ici celui de Maurice du FRETAY, originaire lui-aussi de Bretagne et dont l'audacieux exploit, qui lui permet en 1940 de rallier la France Libre, ne saurait, sous l'assaut inexorable du temps, tomber dans un oubli injustifié.

Maurice du FRETAY venait d'avoir 19 ans quand éclata la seconde guerre mondiale. Six mois auparavant, inscrit à la Section « Aviation Populaire de Dinan, il avait obtenu son brevet de pilote privé et, peu avant l'ouverture des hostilités, malgré les nuages inquiétants qui assombrissaient le ciel diplomatique de l'ouest européen, il avait tenu à réaliser son rêve : posséder personnellement un avion. Par les bons offices de notre collègue, Henri de MONTMARIN, qui représentait alors pour la France la production aéronautique tchécoslovaque, il avait fait choix d'un petit monoplane de sport, aux lignes séduisantes, un Zlin. C'était un biplace en tandem à cabine et double commande, de 10 m d'envergure pour 7,80 de longueur. Le moteur, un 4 cylindres Persy de 45 CV, permettait une vitesse de croisière appréciable pour cette faible puissance : 135 Km/h, une autonomie d'environ 450 kms et un plafond de l'ordre de 3.800 m.

De la région parisienne où l'avion lui fut livré, Maurice du FRETAY réussit d'extrême justesse, en raison des rigoureuses restrictions alors imposées à la circulation aérienne, à rallier en vol sa Bretagne natale et il se posa sans incident sur l'aérodrome familial de Dinan. Renonçant à toute perspective prochaine de nouveaux vols en raison de la gravité croissante de la conjoncture internationale, son seul souci immédiat fut alors de "sauver les meubles" (des juristes nous disent que l'aéronef est un "bien meuble" !) en démontant, avec l'aide d'un camarade fidèle, la voilure de son cher Zlin et en transportant le tout sur une remorque par la route jusqu'au proche manoir familial de Jugon. Là, il fut secrètement relégué, toutes pièces d'assemblage soigneusement étiquetées, réparties en diverses cachettes dans l'attente de jours meilleurs.

Le 2 Octobre 1939, Maurice du FRETAY s'engage dans l'Armée de l'Air, retrouve, sous l'uniforme, son terrain de Dinan où il totalise les heures de vol avant d'être affecté à Aulnat comme élève radio-navigant. Mais l'heure de la défaite à bientôt sonné et, avec elle, la démobilisation. Le 25 Août 1940, il est de retour au foyer familial de Jugon, mais avec l'idée bien arrêtée de s'évader de la France occupée et de rallier en Angleterre la France Libre. Très vite, cette idée va se concrétiser sous la forme d'une folle entreprise : tenter l'aventure sur son Zlin si l'une des allées du parc domanial peut servir d'aire suffisante de décollage.

C'est le lundi 11 Novembre - date hautement symbolique que, sous la botte on ne pourra célébrer qu'en pensée - que va commencer avec des moyens de fortune auxquels supplée l'assistance ingénieuse de camarades au grand coeur, cette tâche défilant le bon sens : remettre clandestinement en état de vol un petit avion entièrement démonté depuis plus d'une année... assurer le réglage de ses commandes par câbles... vérifier l'allumage de la carburation en essayant le moteur sans que, le bruit de son échappement attire la suspicion du proche occupant... se procurer de l'essence, de l'huile introuvables pour un parcours de quelques 300 kms.

Il ne fallut pas moins de 4 jours pour mener à bien, en plein air, cette folle entreprise, se poursuivant certaines heures sous la pluie et le vent de cette fin d'équinoxe automnal. L'essai du moteur fut à tous les égards, le point le plus crucial : les bougies ~~retives~~ durent être chauffées dans la cuisinière du château.

Quand tout fût paré, son passager installé à la place avant, Maurice du FRETAY, avec l'aide de quelques camarades qui assistèrent de toutes leurs forces la course initiale de l'appareil engagé dans un vol saturé d'humidité, réussit, avec le moteur à peine chaud, un décollage magistral sur cette aire improvisée dont, à l'extrémité, la démolition nécessaire d'une barrière du parc et l'abattage de deux pommiers du voisin n'avait cependant offert qu'une marge de sécurité d'envol des plus infimes.

La montée dans un ciel d'orage fut lente, le moteur ne retrouvant que peu à peu, après des ratés inquiétants, son régime normal. La côte française fut franchie à Erquiyet après un survol de la Manche par le travers des îles anglo-normandes, parfois dans les nuages, sans équipement de P.S.V. l'Angleterre fut atteinte après quelques 250 Kms d'une navigation sans failles et l'atterrissage se fit dans un champ près de Dorchester, dans les plus heureuses conditions. Les britanniques réservèrent à l'équipage un accueil chaleureux et plein d'admiration pour sa sportivité, ce qui n'exclut évidemment pas l'interrogatoire minutieux de rigueur.

L'aspirant du FRETAY, dont le petit Zlin fut ultérieurement détruit au cours d'un bombardement aérien, devait revoir la terre de France, mais ce fut pour y connaître une fin digne de son âme vaillante. C'était le 19 Août 1942, jour de l'héroïque opération de Dieppe.

H.B.



le "ZLIN" de Maurice HALNA DU FRETAY



Le caporal Maurice HALNA du FRETAY, qui a rejoint les F.A.F.L. avec un avion construit par ses propres moyens, est fêté par ses camarades après avoir reçu le British Empire Medal (Military Division).

Un aviateur de la France Libre au combat

Arrivé avec éclat à Londres en novembre 1940 — cf. 1-12-40 —, du Fretay est aspirant dans l'aviation. Ce jeune compagnon de la Libération, qui mourra au combat trois mois plus tard, explique ici le sens des bombardements. Les manifestations spontanées des Français sur les tombes des aviateurs alliés abattus prouvent d'ailleurs que l'opinion admet les nécessités du conflit.

21 heures 48

LES FRANÇAIS PARLENT AUX FRANÇAIS

Maurice Halna du Fretay

Je suis quelque part dans le Sud de l'Angleterre, dans une escadrille anglaise. Notre travail consiste à faire de l'assaut — c'est-à-dire que l'on va, en plein jour, sous le nez des Allemands, détruire leurs aérodromes et les usines qui travaillent pour leur industrie de guerre.

Si des convois de bateaux tentent de passer dans la Manche, ce sont pour nous d'excellents objectifs.

Nous sommes toujours prêts à décoller de nuit comme de jour.

Nous employons un type d'avion dont vous avez certainement déjà entendu parler. C'est le « Hurricane » bombardier. Il est doté d'un armement formidable puisqu'il possède non seulement douze mitrailleuses, mais encore il emporte une charge de bombes. Grâce à la maniabilité du « Hurricane », on peut attaquer aussi bien en piqué comme les Stukas allemands, ou en « rase-mottes » pour surprendre l'ennemi.

A l'escadrille, les plus anciens possèdent leur avion. Pour moi, cette machine de guerre armée de 12 mitrailleuses, avec son moteur de 1200 ch me change de mon petit avion de 45 ch qui a l'air d'un jouet d'enfant en comparaison. A propos, mon avion a été bobiné par une bombe allemande au cours des grands raids de l'hiver 1940, dans le hangar où il se trouvait.

Nous sortons souvent et, naturellement, nous rencontrons de l'opposition de la part de l'ennemi. Mais, c'est surtout à leur D.C.A. que nous avons affaire.

Quand nous passons très haut la côte française, les Boches tirent sur nous au canon et, en éclatant, les obus font autour de nous des flocons de fumées noires auxquels il vaut mieux ne pas se frotter.

Si, au contraire, nous passons la côte en « rase-mottes », c'est beaucoup plus amusant car on peut se défendre et flanquer de bonnes rafales de mitrailleuses à ces cochons de Boches. On voit éclater les petits obus ; les balles traçantes, rouges, jaunes, vertes ou de toutes couleurs montent vers nous des postes de D.C.A. et des nids de mitrailleuses boches. Mais on ne se laisse pas faire ; on fonce dans le tas en tirant de toutes nos mitrailleuses. L'effet est formidable. On voit la terre autour du poste de D.C.A. se soulever, les soldats boches rouler pêle-mêle au milieu de la boue et de la poussière. On a vraiment l'impression de flanquer un bon coup de balai à toute cette vermine de doryphores qui occupe notre pays.

Comme nous approchons des objectifs en « rase-mottes », nous tombons dessus par surprise et naturellement cela affole les soldats ennemis. J'ai vu une fois tellement épouvanté qu'il s'est précipité dans une petite baraque de bois que nos balles de mitrailleuses perçaient comme une écume.

Aussitôt l'objectif bombardé et mitraillé, on se sauve en zigzag pour empêcher les Boches de nous descendre. Comme on vole très bas, on voit les paysans dans les champs qui nous font de grands gestes d'amitié.

Je n'ai pas besoin de vous dire quel encouragement cela représente pour moi que de voir un autre Français, un Français de France, approuver ce que nous faisons.

Sur le chemin du retour, nous trouvons quelquefois des autos ou des soldats allemands et nous leur envoyons quelques bonnes rafales de mitrailleuses en mitraillés sur les mêmes routes du Nord de la France en juin 40.

Nous filons au ras des toits des petits villages français, des champs bien labourés, si bas que l'un d'entre nous a ramené un jour 100 mètres de fil électrique dans sa queue.

En Angleterre, sur les aérodromes voisins, il y a des escadrilles de tous les pays : français, tchèques et même américains qui sont là depuis longtemps.

Depuis dix-huit mois que je suis ici, je vous assure que j'ai vu la R.A.F. se développer. Nous n'en sommes plus au temps où on attendait les Boches. Maintenant, on va les chercher et ce n'est pas toujours facile de les faire se battre.

Et, un beau jour, vous nous verrez venir et rester sur les aérodromes aujourd'hui occupés par l'ennemi.

8 mai 1942 - 21 h 30

Les promesses stupides - Pas une bombe

(Fanfare)

— Le 9 août Goering a dit :

« Nous ne permettrons pas que tombe une seule bombe ennemie sur la Ruhr. »

— Pas de bombes sur Essen ?

Dieu, qu'est-ce qu'on leur assène !

(Tambour)

12 décembre 1940

Du Fretay ou la leçon de l'héroïsme

car, sur chaque passage concernant la lutte germano-anglaise, il semble trop y être mentionnées, je dirai presque avec joie, les louanges que l'on adresse à nos ennemis d'il y a trois mois. Comment la France peut-elle oublier si vite les terreurs et les angoisses dans lesquelles elle a vécu ? O France, as-tu déjà oublié le bombardement, non seulement de nos villes, mais des femmes et des enfants, des hôpitaux, des maternités, des écoles ? As-tu oublié le bruit déchirant des mitrailleuses, balayant ces troupes de pauvres gens, fuyant sous la fureur déchaînée des avions meurtriers. Ces mêmes hommes qui ont fait tant de victimes et qui en font encore tant, sont-ils déjà nos ex-ennemis, comme on les traite au sujet de Dakar ? Pourquoi ne pas les appeler « Nos Amis » ? Il faut être juste et comprendre que vous n'êtes, pour eux, Maréchal que de nom ! et que ce sont eux qui dictent les ordres... Peut-être souffrez-vous aussi de cette dure besogne qui vous est assignée, mais sachez, Maréchal, si les bruits ne vous parviennent pas, que tous les Français ne sont pas dupes des informations mensongères de la presse, et qu'ils restent de tout cœur avec la Grande-Bretagne qui ne trahira pas. Ils luttent avec loyauté, pour nous, pour la liberté de tous ceux qui ont le désir de rester français, et à qui Dieu demandera des comptes ! Nous restons confiants en nos amis, dans le Général de Gaulle qui marchera la tête haute jusqu'au bout. Ayez aussi confiance, Maréchal, vous redeviendrez le seul et grand Maréchal de France... Celui que nous avons appris à aimer et à vénérer comme le héros de Verdun. Mais tenez ferme ! Courage à tous, vive la France, vive l'Angleterre. »

Cette Française exprime simplement ce que nous pensons nous ici ; elle respecte le Maréchal Pétain et elle souffre de voir le nom, la gloire du Maréchal mêlés aux tractations actuelles. Elle reste fidèle à l'alliance anglaise qui nous sauvera. Si nous sommes condamnés à mort, privés de notre nationalité, à combien de Français ne va-t-il falloir appliquer les mêmes sanctions pour les punir de penser selon le bon sens et d'agir selon ce qu'ils pensent.

Le 15 novembre 1940, après avoir remonté son avion de tourisme, Maurice du Fretay a décollé de la propriété de sa famille dans les Côtes-du-Nord vers l'Angleterre. Il mourra au combat en 1942.

20 heures 25

HONNEUR ET PATRIE

(Maurice Schumann -
Maurice Halna du Fretay)

Speaker : Vous avez entendu, déjà, la voix de ce jeune garçon de vingt ans qui a reconstruit son propre avion pour gagner l'Angleterre et s'engager dans les Forces Françaises Libres. Vous vous rappelez le cri qu'il a poussé en arrivant à bon port : « Pauvre comme Job, libre comme l'air, je ne suis plus vaincu... »

Après avoir raconté son odyssée, il va vous dire aujourd'hui pourquoi il est parti — au prix d'un effort surhumain et sans précédent.

M. Schumann : Mon cher camarade, vous êtes de la classe 40. Vous vous êtes engagé dès le début de la guerre. Fils d'un as de la dernière, à dix-sept ans, vous aviez passé votre brevet, à vingt ans vous aviez 70 heures de vol. Si le joug de l'ennemi a dû être intolérable à quelqu'un, c'est bien à vous.

M. du Fretay : Vous l'avez dit ! Le jour où on nous a donné l'ordre de saluer les soldats allemands et même de leur témoigner des marques de respect, je vous assure que mon sang n'a fait qu'un tour.

M. Schumann : J'imagine. Peut-être auriez-vous pu, en maîtrisant vos sentiments, organiser sur place la résistance à l'oppression ennemie. N'y avez-vous pas songé ?

M. du Fretay : Si, j'y ai songé. Et je ne suis pas le seul, je vous prie de le croire. Tenez ! En vous parlant, il me semble revoir les affiches rouges par lesquelles les « doryphores » espèrent terroriser les Français, en leur annonçant les sanctions qu'ils prennent à la moindre incartade.

Il y en a une, en particulier, que je me rappellerai, celle qui m'a appris l'exécution — je devrais dire l'assassinat — d'un petit ouvrier électricien que je connaissais bien. Encore un à venger ! Et combien y en a-t-il comme celui-là !

M. Schumann : Des milliers ! Les Français, eux, continuent la guerre. Mais votre devoir, à vous, aviateur, c'était de combattre l'ennemi avec votre arme.

M. du Fretay : D'autant plus que, si je n'avais pas réussi à partir, je risquais d'être rapidement réduit à l'impuissance. Voyez-vous ! Dès le premier jour, j'ai senti que l'idée profonde des Boches était de récupérer les jeunes Français, et de les obliger soit à se battre, soit à travailler pour eux.

M. Schumann : Pour eux ; c'est-à-dire contre la France ! Nous le disons souvent ! Collaborer avec Hitler, c'est — en fin de compte — faire la guerre pour Hitler.

M. du Fretay : Quant à moi, j'étais décidé à tout plutôt qu'à leur donner mes bras pour nous maintenir en esclavage. Or, en cas de refus, ils me fusillaient... Eh bien ! Si je dois être tué, j'aime mieux l'être après leur avoir causé le plus d'ennuis possibles.

M. Schumann : Bravo ! Et soyez sûr que vous en aurez bientôt l'occasion. Dites-moi ! Quelles sont vos impressions d'Angleterre ?

M. du Fretay : C'est bien simple ! Quand je suis arrivé, avec mon tout petit appareil, j'ai été immédiatement repéré par la D.C.A. Aussitôt, des spitfires se sont envolés pour venir à ma rencontre. Quand j'ai atterri, je vous assure que j'ai été interrogé, et que rien n'a été négligé pour s'assurer que je n'étais pas un espion. Ce qui n'a d'ailleurs pas empêché les Anglais de m'accueillir chaleureusement. Eh bien ! Je suis resté, depuis lors, sur cette impression de force et de vigilance. Et je continue à dire ce que je me suis dit dès le premier moment : si nous avions eu les mêmes armes et la même organisation contre l'ennemi et — plus encore peut-être — contre les traîtres et la Cinquième colonne, nous n'aurions pas eu besoin de venir en



le "ZLIN" de Maurice HALNA DU FRETAY

Tout un état-major italien

L'HONNEUR de demander que le drapeau italien soit amené sur le quartier-général de l'amiral commandant la base de Massoua revint à un jeune capitaine français.

Les éléments de la Légion étrangère et les troupes de Tchad furent en effet les premiers à entrer à Massoua après avoir brisé la résistance des Italiens de Montpellier et de Port Umberto. Les prisonniers pris à Massoua par les troupes françaises libres s'élevèrent à 11.000 dont 449 officiers, quatre généraux et un amiral.

La seule compagnie de fusilliers marins, commandée par un Père dominicain a fait à elle seule 1.940 prisonniers.

Le jeune capitaine français qui entra le premier à Massoua demanda à la police locale italienne d'arrêter les officiers et de les rassembler dans un hôtel pour y attendre le colonel français commandant la brigade d'aviation.

En arrivant, le colonel demanda à un sergent italien qui étaient les généraux. "C'est ce que je voudrais savoir car le commandant-en-chef m'a laissé seul ici", répondit le sergent.

En avant à Kartoum!

Ils partirent dans la voiture du colonel et c'est ainsi que le général Tessitore, commandant les troupes d'aviation fut capturé avec son état-major par un jeune français. On trouva dans les bagages du général un beau plan détaillé pour une campagne en direction de Kartoum. C'est sur cette ville que le général, prisonnier, a été dirigé.

Il faut dire que les Italiens, qui avaient cru "conquérir" la France en juin dernier furent assez surpris de voir de superbes troupes françaises sur les champs de bataille.

En attendant de se mesurer avec l'ennemi principal, les troupes françaises libres ont ainsi vu la satisfaction de remporter une victoire écrasante contre l'armée italienne qui avait reçu l'ordre de son chef de poignarder la France dans le dos en juin dernier.

Le Scharnhorst et le Gneisenau

Ces deux cuirassés allemands sont restés dans les docks de Brest pendant cinq semaines. Ils ont été capturés d'une manière repétée par les avions de la R.A.F. Forcé croient avoir capturé directement ces deux unités de gros calibre. Ils furent alors dirigés pour traverser la Manche à bord d'un navire de transport normalement rempli de munitions en mazout et en explosifs en 24 heures.

124 avions nazis abattus en 10 nuits

Les gardiens de nuit allemands furent surpris au cours des dix dernières nuits du mois de mai. 102 l'ont été le 1er, 10 le 2, 10 le 3, 4 et 5 mai. Les avions de la R.A.F. ont été abattus au-dessus de l'Allemagne. Les avions ennemis ont été capturés et les avions allemands ont été détruits. Les avions allemands ont été détruits par les chasseurs de nuit.

ÉCHAPPÉ SUR UN AVION CONSTRUIT PAR LUI-MÊME



LES aviateurs des Forces françaises libres portèrent en triomphe sur l'aéroport d'Angleterre le capitaine aviateur Maurice Halna du Fretay qui vient d'être décoré pour action d'éclat.

Du Fretay s'échappa de France, il y a quelques mois, dans un avion qu'il avait construit lui-même.

Parlant aux aviateurs, le colonel Valin déclara :

"Il faut que l'on sache que l'acte de du Fretay construisant son avion, décollant de l'avenue devant sa maison et traversant la Manche pour venir se battre, n'est plus que le plus vivant exemple entre tant autres. Vous qui avez pris des bateaux sans savoir naviguer, vous qui vous êtes emparés d'avions officiels ou ennemis... tous vous avez ajouté une splendide page de gloire à l'histoire de France. Grâce à vous, aucune tâche ne restera sur le drapeau tricolore."

AUX OUVRIERS FRANÇAIS

L'ALLEMAGNE manque d'ouvriers. Déjà les Etats-Unis, l'Empire britannique construisent beaucoup plus d'avions que l'Allemagne. Ils produisent plus d'acier, plus de véhicules automobiles et plus d'armes de guerre que l'Allemagne.

A moins que Hitler ne réussisse à organiser pour l'aider toutes les usines d'Europe avec leurs ouvriers, il ne pourra pas rivaliser avec l'Amérique et l'Angleterre - il est condamné!

En refusant de travailler en Allemagne ou dans les usines françaises qui fabriquent des véhicules automobiles ou tout autre matériel de guerre pour l'Allemagne, vous pouvez contribuer d'une façon essentielle à la défaite de l'Allemagne.

Les ouvriers de Grande-Bretagne qui sont bombardés savent que vous sera sans doute très difficile de refuser de travailler pour les Allemands, mais au nom de la liberté humaine, ils vous demandent de ne pas le faire.

4 points que les patriotes français doivent retenir

1. Il se peut que vos amis soient intéressés d'apprendre que Darlan accorde maintenant une complète collaboration à la machine de guerre allemande - l'aidant ainsi dans sa lutte contre vos alliés, la Grande-Bretagne et l'Amérique. S'il se traitait suffisamment d'honnêtes gens pour démasquer cette politique, elle ne pourrait pas réussir.

2. Rappelez-vous que travailler dans les usines qui fabriquent des avions, des autos, des pneus, des véhicules, du matériel roulant ou tout autre matériel de guerre, c'est forger des armes pour l'Allemagne pour détruire votre liberté.

3. Rappelez-vous qu'on ne peut former des clubs et des associations ayant pour but d'apprendre à collaborer ce que vous pouvez faire d'eux.

4. Rappelez-vous que la machine à écrire, les crayons, le papier, les machines à coudre, les radios, les téléphones, les presses d'imprimerie et vos propres langues - sont des armes puissantes.

Les Allemands ont su s'en servir faites-en un meilleur usage encore.

Ils ont rempli leurs fiches de travers

LES braves habitants de Tchécoslovaquie, refusant absolument d'accepter l'esclavage de la collaboration, inventent les tours les plus amusants pour se moquer des Allemands.

Récemment, dans une commune de Moravie, les Allemands ordonnèrent à la population de venir remplir une série de fiches. Tous les habitants, après s'être entendus entre eux, devinrent subitement idiots. Personne ne comprenait les questions - certains ne comprenaient pas celle-ci, d'autres celle-là - si bien qu'en définitive, il n'y eut pas une seule fiche remplie correctement sur plusieurs milliers.

Alors les Allemands, furieux, publièrent des instructions détaillées expliquant exactement le sens des questions.

Sur quoi la population toute entière vint faire la queue devant les bureaux de l'administration allemande pour demander des explications sur ces instructions...

Le résultat final fut de donner une crise nerveuse à cinq ou six fonctionnaires allemands.

Un pilote français abat 5 avions en une semaine

LE G.Q.G. de la R.A.F. en Moyen-Orient publie le communiqué suivant :

"Des pilotes français libres harcèlent constamment l'ennemi en Cyrénaïque. L'un d'eux qui pilotait un Hurricane, attaqua un convoi dont plusieurs camions prirent feu.

"Un autre pilote de la même escadrille, décoré par Mussolini lors d'une mission française en Italie en 1934 a abattu 5 appareils ennemis en une semaine."

La presse de l'époque rapporte l'exploit exemplaire de Maurice HALNA DE FRETAY