

Indochine

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ

NUMÉRO SPÉCIAL SUR
L'AVIATION INDOCHINOISE



Cliché JYC.)

Le Capitaine d'ABBADIE D'ARRAST,
mort en service aérien en France, le 8 juin 1940.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

LOTÉRIE INDOCHINOISE



Tr. TANLOC

Indochine

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ

Directeur : Jean SAUMONT

DIRECTION-ADMINISTRATION : 15, Boulevard Rollandes — HANOI — Téléphone 428

ABONNEMENTS { INDOCHINE et FRANCE. Un an 15 \$ 00 — Six mois 8 \$ 50 — Le numéro 0 \$ 40
ETRANGER Un an 24 \$ 00 — Six mois 13 \$ 50 — Le numéro 0 \$ 60

SOMMAIRE

	Pages		Pages
<i>L'Aéronautique en Indochine</i>	1	<i>L'aviation sanitaire en Indochine</i>	I
<i>Le premier aviateur indochinois : le Capitaine Dohuu-Vi</i>	3	<i>Photo-topographie aérienne et cadastre en Indochine</i>	II
<i>L'aviation sanitaire en Indochine</i>	4	<i>Appareil de photorestitution « Roussilhé » en service au Cadastre du Tonkin</i>	III
<i>Collaboration de l'Aéronautique aux Recherches Archéologiques</i>	5	<i>L'aviation indochinoise</i>	IV à XII
<i>Photo-topographie aérienne et cadastre en Indochine, par J. DERIAUD</i>	7	<i>Veillée d'Armes</i>	14
<i>Alerte au Laos, par J.-M. HERTRICH</i>	10	<i>Quelques citations</i>	17
		<i>La Semaine dans le Monde, par JEAN DESCHAMPS</i>	19
		<i>La Vie Indochinoise</i>	20

L'AÉRONAUTIQUE EN INDOCHINE

Au XVIII^e siècle.

DÈS le début de l'intervention française, l'Aéronautique a joué un rôle, au moins moral. Les volontaires français de Mgr Pigneau de Béhaine songèrent en effet à en tirer parti.

Au Têt 1791, une montgolfière fut lancée à Saïgon. L'impression dans le pays fut énorme.

En 1793, Nguyễn-Anh, qui assiégeait Qui-nhon, eut l'idée, sur les conseils du Français Olivier de Puymanel, d'employer un ballon pour jeter des matières incendiaires sur la ville. Le

projet fut abandonné, afin d'épargner la population civile qui « serait morte comme meurent les poissons d'un étang où l'eau vient à manquer », ainsi que l'écrivait un chroniqueur du temps.

XIX^e siècle.

En 1884, une compagnie d'aérostiers participe à la marche sur Bac-ninh, l'effet moral sur les Chinois fut très grand. Au cours de l'attaque, l'observateur indique l'emplacement des forces ennemies et des ouvrages. Il rectifie même le tir de l'artillerie. Les renseignements se trans-

mettent à la voix, ce qui complique la tâche et ne permet pas au ballon de s'élever à plus de 300 mètres.

En avril, le ballon *La Vigie* accompagne la colonne du général de Négrier dans sa marche sur Hung-hoa. Le 12 avril, l'aérostier, le capitaine Aron, règle le tir sur Hung-hoa. Succès complet, la ville est évacuée sans combat, l'observateur fait reporter le tir sur les fuyards qui traversent le Fleuve Rouge en désordre.

XX^e siècle.

LES PREMIERS AVIONS EN INDOCHINE

C'est le 10 décembre 1910, à 10 h. 30, que pour la première fois un avion vola en Indochine. C'était un Farman, piloté par M. Van den Born, qui survola la capitale de la Cochinchine. Ce vol servit de prélude à « une grande semaine d'aviation ». Le 18 décembre, MM. Van den Born et de Blanmont, élève-pilote, emportèrent des projectiles qu'ils lancèrent avec succès sur un point déterminé à l'avance, manifestant ainsi l'emploi de l'avion comme engin de guerre.

En 1911, une mission est envoyée en France pour étudier les conditions d'organisation d'une aviation coloniale. Le rapport est concluant, mais faute de crédits rien n'est fait.

C'est seulement en 1913 que les exhibitions aériennes furent reprises. Georges Verminck et Marc Pourpe vont de Saigon à Phnom-penh. Marc Pourpe vient ensuite à Hanoi, et se livre à toute la gamme des acrobaties alors connues. Le même pilote tente Hanoi-Langson. Un accident l'oblige à atterrir en cours de route, et l'avion est transporté à Langson par le train. De Langson, il regagne Hanoi par la voie des airs, après avoir survolé la Porte de Chine.

En 1913, un ingénieur, M. Achard, construit de toutes pièces un hydravion. L'appareil, hormis le moteur, fut fabriqué en utilisant uniquement les produits de la colonie : ailes en bambou laqué, hélice en bois du pays.

AVIATION MILITAIRE

C'est en 1917 que sont posés les premiers jalons de l'Aéronautique militaire. Le 9 juillet,

le premier détachement d'aviation militaire venant de France débarque du vapeur *Meinam*. Le 13 juillet, un arrêté du Gouverneur Général prescrit la création au Tonkin d'une escadrille d'aviation. Le matériel est débarqué le 1^{er} août. Ce sont des « Voisin » avec des moteurs de 150 CV. Le 6 avril 1918, le Gouverneur Général crée le Service civil de l'Aviation en Indochine, sous la direction du Chef du Bureau militaire au Gouvernement général. Ce Service comprend : une escadrille au Tonkin, une escadrille en Cochinchine. Dès le début de l'année 1919, le Ministre des Colonies décide le renforcement de l'Aéronautique d'Indochine qui, ayant à sa tête un Commandant de l'Aéronautique, comprendra deux escadrilles mixtes d'avions et d'hydravions.

DE 1919 A 1930

L'Aéronautique militaire s'étoffe, le nombre de terrains mis à sa disposition augmente, le personnel parcourt le pays en tous sens. Des missions de surveillance et de représailles sont effectuées, l'aviation prête son concours aux différents services généraux. Des missions sont effectuées pour le cadastre, les P. T. T., le Service Géographique, les Travaux publics et les recherches scientifiques de l'Ecole Française d'Extrême-Orient. Enfin et presque dès le début de son fonctionnement, l'Aéronautique militaire effectue des évacuations sanitaires, permettant d'amener en quelques heures aux grands centres médicaux les malades ou les blessés des postes de brousse, qui étaient voués à une mort certaine s'ils avaient dû être évacués par voie de terre.

Ces dernières années, aux quelques escadrilles d'observation, sont venus s'ajouter les premiers éléments d'unités de bombardement, de grande reconnaissance et de chasse, mais les événements ont empêché la réalisation complète du programme de renforcement de l'Aéronautique d'Indochine.

Avec les moyens dont il disposait et malgré l'étendue du territoire, le personnel s'est toujours efforcé de satisfaire au mieux les besoins du commandement pour la défense de la Colonie. Exécutant avec foi les missions qui lui ont été confiées et conscient de leur importance, il a continué à mériter la confiance qui lui fut si souvent témoignée.

Le premier aviateur indochinois : le Capitaine DO-HUU-VI



ENJAMIN de quatre garçons, le capitaine Do-huu-Vi, fils d'un grand mandarin cochinchinois, fit, ainsi que ses frères, ses études à Paris au Lycée Janson-de-Sailly.

A vingt ans, en juillet 1904, il se présente au concours d'admission à l'Ecole spéciale militaire. Le 1^{er} octobre de la même année, il entre à Saint-Cyr. Dès les premiers examens, ses succès le mettent en évidence.

Il quitte l'école en 1906 avec le galon de sous-lieutenant et rejoint un régiment de Légion Etrangère au Maroc. Il ne tarde pas à se révéler un chef et est adoré de ses légionnaires, gens cependant peu faciles à étonner en matière de courage. Toujours présent aux points menacés, brave jusqu'à la témérité, donnant l'exemple des qualités qu'il demande, véritable entraîneur d'hommes, Do-huu-Vi est plusieurs fois cité.

Après les rudes combats du Maroc, au lieu de prendre le repos qu'il a bien gagné, Do-huu-Vi demande à passer son brevet de pilote. En trois mois il est breveté, et, en 1908, en compagnie du commandant Ménard, il accomplit le premier tour de France en avion.

Il demande à rallier le Maroc, où il reçoit son deuxième galon, et est à nouveau cité. En décembre 1912, il est désigné pour servir d'éclairer aérien à la colonne du général Brulard et là encore rend de grands services, malgré des conditions atmosphériques particulièrement mauvaises.

En 1913, il rentre en congé en Indochine et le Gouverneur Général Sarraut le désigne pour poser les premiers jalons d'une aéronautique coloniale. Il s'applique avec ardeur à la tâche et essaie sur le Mékong, les premiers hydroglisseurs.

A la nouvelle de la mobilisation, en août 1914, Do-huu-Vi demande à rentrer en France ; le Gouverneur Général s'y refuse et se l'attache comme officier d'ordonnance. Le jeune officier ne s'incline que difficilement car, dit-il : « Je ne puis rester... j'ai le droit de me battre et de payer d'exemple. Je suis Français et Annamite... je me dois deux fois plus que vous ».

Sur ses instances réitérées, il est désigné pour France. Dès son débarquement, il rejoint une escadrille au front. Il exécute : reconnaissances lointaines et bombardements de nuit, trois fois cité, il est fait chevalier de la Légion d'honneur.

Quelques semaines plus tard, au retour d'une mission, son appareil s'écrase au sol. La mâchoire fracassée, la base du crâne et le bras gauche brisés, il est évacué et soigné pendant de longs mois.

Imparfaitement rétabli, il regagne le front. Ne pouvant plus piloter, il sert comme observateur au 1^{er} groupe de bombardement stationné à Malzéville.

En compagnie de l'adjudant-pilote Marc Bannier, le lieutenant Do-huu-Vi prend part sur « Voisin » à une série de raids sur Karlsruhe, Pechelbronn et Dillingen et rapporte de précieux renseignements au commandement. Trois fois descendu, il est à nouveau cité.

En 1916, une nouvelle blessure l'éloigne définitivement de l'aviation. Il obtient de passer dans l'infanterie. Nommé capitaine, il est versé dans son ancienne formation, le 2^e Bataillon de Légion.

Le 9 juillet, il reçoit l'ordre d'attaquer le 10 au matin la corne Est du village de Dampierre. Soucieux de préparer sa mission, il part lui-même en reconnaissance de nuit, à la tête d'un groupe de huit hommes. Le lendemain, ayant pris toutes ses dispositions, il s'élance à la tête de la 8^e Compagnie. Après avoir parcouru quelques centaines de mètres, il tombe frappé d'une balle au ventre. Il se fait coucher face aux organisations allemandes, et donne l'ordre de continuer la progression. Quelques minutes plus tard, on lui apporte un ordre du chef de bataillon, il se fait adosser à un monticule afin de pouvoir lire ; à ce moment une nouvelle balle l'atteint à la tête.

Sentant la fin peu éloignée, il ne veut pas être évacué, et quelques minutes plus tard, il meurt, face à l'ennemi, ayant magnifiquement accompli sa destinée de soldat.

L'aviation sanitaire en Indochine

LA guerre, par les tumultueuses angoisses dont elle nous étreint, a fait passer au second plan les préoccupations de personnes. Les colonnes des quotidiens sont déjà trop courtes pour la relation des événements mondiaux. Il n'est cependant pas inutile de donner ici, dans ce numéro consacré à l'Aviation indochinoise, quelques précisions sur l'Aviation sanitaire et sur l'aide précieuse qu'elle apporte au Service de Santé, autant au point de vue civil qu'au point de vue militaire.

Les évacuations par avion spécial étaient en 1939 de plus en plus fréquentes. Au nombre de quatre en 1930, de six en 1931, elles étaient passées à vingt-deux en 1938 et à trente et une en 1939. Plus de cent trente missions sanitaires ont ainsi été effectuées en moins de dix ans.

Il y a quelques années, il eut encore fallu exposer les raisons qui militent en faveur de l'avion dans le cas qui nous occupe. Il eut été nécessaire d'exposer que les risques de l'avion sont pratiquement inférieurs à ceux de l'anesthésie auxquels cependant nul n'aurait la pensée de se soustraire. Il eut été également utile de mettre en valeur la rapidité du transport qui met le chirurgien en état de pratiquer l'acte opératoire avant l'infection des plaies ou l'évolution rapide de la maladie.

Heureusement, aujourd'hui, le sens de l'air et l'habitude du vol sont entrés dans l'esprit de chacun, surtout à la Colonie où l'avion a apporté une amélioration considérable aux échanges avec la Métropole et aux conditions de vie.

Il est cependant encore utile de préciser les différentes formes de l'activité des avions sanitaires. Il faut également ne pas oublier que, malgré tout, les conditions du climat et du relief de l'Indochine font de bien des évacuations un acte qui eut été considéré comme un exploit, digne du communiqué il y a quelques années.

Les cas d'urgence où l'évacuation par avion s'impose sont nombreux : plaies pénétrantes de l'abdomen, de l'intestin ou du thorax, section des vaisseaux importants, contusions profondes ou broiement des membres, fractures compliquées ou blessures du crâne, appendicites aiguës ou accouchements nécessitant une césarienne, etc...

Mais l'évacuation rapide n'est pas la seule mission demandée à l'aviation dans un but sanitaire.

Dans certains cas le patient n'est pas transportable. Une rupture du foie ou de l'intestin, certaines plaies pénétrantes du poumon par exemple rendent dangereuses les différences de pression barométrique résultant des changements d'altitude. En cette occurrence c'est le chirurgien avec son matériel qui utilisera l'avion sanitaire pour se rendre sur place au secours du blessé.

Il se peut également, et le cas est fréquent à la Colonie, qu'une épidémie particulièrement agressive s'étende sur une région dépourvue de moyens de transport rapides. Le sérum approprié, fraîchement préparé par nos Instituts Pasteurs d'Indochine, sera alors transporté au centre le plus proche des foyers d'infection, avec, au besoin, les infirmiers nécessaires aux vaccinations. S'il n'y a pas de terrain d'aviation à proximité du centre ayant demandé le secours, les caisses de médicaments pourront être déposées au moyen de parachutes spéciaux, en un point convenu, sans que l'appareil ait à atterrir.

L'avion peut même servir à répandre sur un territoire déterminé des produits, poudres ou fumées toxiques pour combattre certaines invasions de parasites et assainir ainsi des étendues considérables.

Le personnel de l'Aviation sanitaire est le personnel même de l'Aéronautique militaire. En effet, il a été reconnu que le matériel avion ne peut, au même titre que le matériel auto, être affecté en exclusivité à un hôpital ou à une formation civile. Il faut que les équipages vivent dans l'ambiance de leur unité. Les avions doivent être entretenus et surveillés par les mécaniciens de leur escadrille à proximité des rechanges indispensables. La limousine sanitaire abritée la dernière dans le hangar, sortie la première, doit être toujours prête à sa mission et le personnel choisi parmi les pilotes spécialement entraînés aux longs voyages doit être interchangeable.

A ce point de vue, l'aviation d'Indochine a toujours été à la hauteur de sa tâche. Nous ne citerons comme exemple que le fait le plus

récent : en 1939, le lendemain même du jour où un avion sanitaire disparaissait en baie de Fai-tsi-long, victime de conditions atmosphériques brusquement aggravées et d'une volonté d'accomplir coûte que coûte la mission, ce lendemain, un second avion sanitaire partait et exécutait l'évacuation urgente. Et ceci, au-dessus même des rochers et de la mer où des canonniers recherchaient les corps des camarades tombés la veille victimes du devoir.

Les avions affectés aux missions sanitaires en Indochine sont naturellement d'un type spécial. Ils remplissent les conditions exigées par « l'aérochir ». Le médecin peut accompagner le blessé et lui prodiguer ses soins. Il peut même entreprendre une petite opération. Il a à bord tout le matériel et les commodités nécessaires. Deux brancards peuvent être installés sur des suspentes amorties. La cabine est aménagée pour être confortable à des gens gravement atteints aussi bien dans les conditions de chaleur sub-tropicale que pour le réel hiver du Tonkin.

Il faut également que cet avion soit apte à de longs voyages au-dessus de régions généralement accidentées dans des conditions atmosphériques souvent défavorables. Les terrains des centres éloignés, ceux justement où l'évacuation se montrera la plus fréquente et la plus urgente, sont souvent exigus et mal orientés. Il faut donc à l'avion des aptitudes particulières, une grande maniabilité tout en réservant ses capacités d'« aérochir ».

Les Potez 29 affectés à l'Indochine, tout en conservant la précieuse interchangeabilité des pièces avec les avions ordinaires, remplissent exactement les conditions demandées par la nature des missions spéciales qui leur incombent. Les Indochinois savent quels services ces avions sanitaires ont déjà rendus. Est-il utile d'ajouter qu'ils associent dans leur reconnaissance, au matériel dont nous venons de parler, le personnel d'élite qui l'utilise, ardent à servir, toujours disposé aux missions les plus délicates au-dessus du sol magnifique mais combien difficile de notre belle Indochine.

Collaboration de l'Aéronautique aux Recherches Archéologiques

DANS un précédent numéro, cette Revue (1) a publié un article sur *Les recherches scientifiques en Indochine et la collaboration de l'Aviation militaire*. L'auteur, après avoir rappelé l'organisation et la mission de l'Ecole Française d'Extrême-Orient, expose comment cette institution scientifique a bénéficié de la large et active compréhension des Commandants de l'Air qui se sont succédé en Indochine. Il fait ensuite l'historique de cette collaboration et expose la technique particulière, adaptée aux difficultés du pays, nécessaire pour tirer profit de ce mode nouveau d'investigations. Il montre comment, après l'observation de certains sites, la vision « indirecte » c'est-à-dire basée sur des déductions d'ordre psychologique permet dans certains

cas de déterminer l'emplacement de dépôts pré-historiques constitués par des matériaux de dimensions minimales enfouis profondément sous terre. L'auteur termine en disant qu'il n'a voulu faire ni un fichier ni un palmarès. Que l'on nous permette de citer aujourd'hui quelques noms attachés à des régions particulières du vaste domaine archéologique de l'Indochine.

Seul, le Lieutenant de Reversat-Marsac a été nommé par l'auteur de cet article. Cet officier a trouvé la mort en revenant d'une mission photographique sur l'ancienne capitale Cō-loa, le 12 octobre 1928. Mais il faut remonter à 1921 pour le début de la liaison établie sous l'impulsion du Commandant Glaize entre l'Aéronautique naissante et l'Ecole Française. Dès cette époque, nous trouvons l'aide précieuse et l'expérience confirmée par les missions de guerre du Commandant Borzecki. Sa hardiesse et son

(1) N° 36 du 8 mai 1941.

intrépidité ont permis non seulement une collection de clichés d'une valeur exceptionnelle mais la notion d'une conception nouvelle de la terre indochinoise.

La première mission strictement archéologique a été exécutée par le Lieutenant Cassé sous la forme de photographies verticales de la Plaine des Joncs, demandées par M. Louis Finot, Directeur de l'Ecole. Le Lieutenant Cassé devait trouver la mort, en France, quelques années plus tard, au cours d'une mission aérienne. Il n'est malheureusement pas possible de retrouver les noms de tous les pilotes, de tous les photographes ayant par la suite exécuté des vols et des relevés pour le compte de la recherche scientifique. Signalons cependant l'Adjudant de Saint-Marty, avec M. Borzecki, qui, le premier, réussit l'exploit de survoler les temples chams du cirque de Mi-son. La couronne de hautes montagnes et la cuvette surchauffée qu'elles encerclent constituent un véritable « piège » pour une machine volante. C'est l'expression même du regretté pilote Lacaze, « descendu » en service commandé il y a un an sur son Dewoitine d'Air-France, alors qu'en 1930 il renouvelait le survol à faible altitude du cirque de Mi-son avec M. J.-Y. Claeys, Conservateur des Monuments du Champa à cette époque.

Il y a une dizaine d'années, M. Pierre Paris, alors résident de Takeo, remarquait, en survolant sa province, les différences de couleur de la végétation dans certaines régions. Ces taches rectilignes lui donnaient bientôt le relevé d'anciens canaux et d'anciennes chaussées khmers. Ce correspondant de l'Ecole Française inaugurerait ainsi une nouvelle méthode d'investigation aérienne se référant non aux ombres portées, comme l'avait fait le Père Poidebard en Syrie, mais à l'aspect d'une végétation différente suivant la nature du sol qu'elle recouvre. L'exploitation de l'expérience ainsi acquise allait permettre à l'éminent historien d'art M. Victor Goloubew (1), membre de l'Ecole Française d'Extrême-Orient, avec le concours de plusieurs pilotes de grande classe qu'il accompagna souvent lui-même : le Lieutenant de vaisseau Menès, le Lieutenant de vaisseau Aussenac, le Capitaine Gouët, le Sergent-chef Cuegaden et surtout le Commandant Terrasson, de découvrir la grande capitale de Yaçovarman dont le phnom Bakheng, au sud d'Angkor Thom, marque le centre, les vastes ruines du Phrah Khanh de Kompong Thom, celles de Koh Ker, ces dernières

par le Capitaine Gaudillère et le Sergent Brulot, donnèrent à leur tour l'occasion de considérables levés photographiques riches d'enseignements.

Plusieurs membres de l'Ecole ont eu plusieurs fois l'occasion d'inspecter en avion leurs champs d'études : M. Glaize, ancien observateur en « saucisse » de la guerre de 1914, l'actuel Conservateur d'Angkor, cousin du premier Commandant de l'Air en Indochine ; M. Marchal, Chef honoraire du Service archéologique, qui survola le Cambodge et une partie du Laos ; M^{lle} Colani qui observa, de l'air, les terrasses basaltiques de Gio-linh, dans le Quang-tri où elle venait de faire une longue campagne de recherches préhistoriques.

Mais c'est sous la direction du Colonel Devèze que l'archéologie et l'aviation indochinoise commencèrent réellement de faire « équipage », selon la formule des vieux biplaces de l'autre guerre. Il serait fastidieux de dénombrer les vols et de citer tous les noms du personnel toujours si enthousiaste à remplir des missions nouvelles. Le Chef du Service archéologique actuel de l'Ecole Française, M. J.-Y. Claeys, est lui-même dans l'aviation capitaine-observateur breveté. Des pilotes qui l'ont emmené au-dessus du sol indochinois tout entier, nous ne pourrions citer que quelques-uns : le Capitaine Faure et l'Adjudant-chef Moreau, à la recherche d'une ville Chame mystérieuse au-dessus des plateaux du Kontum ; le Capitaine d'Abbadie d'Arrast, sur le massif de l'Attaouat, à Mi-son et Simhatura ; le Commandant Courtalzac pour les fortifications des Mac dans la région de Luc-nam, ou l'identification de la capitale Saiphong près de Vientiane ou au-dessus du Prah Vihear sur la chaîne des Dangrék, sans parler d'Angkor et des monuments chams de la Côte d'Annam ; l'Adjudant-chef Chatton à Luang-prabang ou pour l'étude de la géographie humaine du Delta Tonkinois et du Nord-Annam ; le Capitaine Magne pour des recherches préhistoriques, etc...

La guerre a arrêté cette activité scientifique de l'aviation. Celle-ci avait une autre mission primordiale. Elle l'a remplie magnifiquement. Mais nous sommes certain que la collaboration archéologique n'est que suspendue. Il faut attendre que la vie normale ait repris son souffle et ses pulsations régulières. Car le domaine scientifique que l'aviation peut aider à exploiter en Indochine est vaste et réserve encore d'immenses possibilités. Souhaitons seulement qu'une amélioration de la technique et du matériel soient les conséquences en ce domaine de l'effroyable maëlstrom qui dévaste le monde. Et la science bénéficiera d'une façon imprévue du mal révolu, dans le calme qui un jour reviendra peut-être.

(1) Voir à ce sujet le 31^e Cahier de la Société de Géographie de Hanoi : V. Goloubew. — Collaboration de l'Aéronautique et de la Marine indochinoises aux travaux de l'Ecole française d'Extrême-Orient.

Photo-topographie aérienne et cadastre en Indochine

par J. DERIAUD

I. — AVANT-PROPOS

DÈS l'invention de la photographie, on a envisagé l'utilisation des clichés aériens pour des fins cartographiques. Mais c'est surtout depuis la guerre de 1914 que la technique a été mise au point. L'Indochine a largement utilisé ces nouvelles méthodes.

Il existe de nombreux procédés photo-topographiques utilisant soit des couples de clichés inclinés ou horizontaux (appareils Orel, Poivilliers, Gallus Ferber, Wild), soit des clichés isolés, inclinés ou horizontaux (appareils Chrétien, Roussilhé).

En Indochine, on emploie couramment le procédé imaginé et mis au point par M. Roussilhé, Ingénieur-hydrographe en Chef de la Marine, ancien Directeur du Service d'Etudes du Cadastre au Ministère des Finances. Ce procédé est simple et rapide dans le cas particulier où les dénivellations ne dépassent pas 2 à 3 mètres ce qui est le cas du Cambodge, de la Cochinchine et des deltas de l'Annam-Tonkin, c'est-à-dire des terres les plus intéressantes au point de vue « Cadastre ».

II. — GENERALITES SUR LA METHODE ROUSSILHE

La vue photographique aérienne est une perspective, c'est-à-dire une projection conique du terrain présenté, alors que le plan topographique est une projection orthogonale.

D'autre part, le parallélisme du cliché aérien et du terrain est pratiquement impossible à réaliser d'une façon certaine :

Les perspectives photo-aériennes ne sont donc pas semblables aux figures horizontales qu'elles représentent.

En outre, les différentes portions du terrain photographié n'étant pas toutes à la même altitude se trouvent représentées d'une façon inexacte. Les déformations sont d'autant plus importantes que les détails représentés sont plus éloignés du pied de la verticale passant par

l'appareil de prises de vues et que le relief est plus accidenté.

Pour transformer l'image photographique en un plan exact à une échelle donnée il y a lieu de :

a) *redresser* cette image photographique c'est-à-dire la transformer en une perspective photographique horizontale, identique à celle que l'on aurait obtenue avec un appareil à axe optique rigoureusement vertical opérant à une altitude telle que l'épreuve définitive soit exactement à l'échelle de la réduction ;

b) *restituer* cette image photographique c'est-à-dire corriger la perspective horizontale (ou redressement) des déformations produites, par le relief du sol.

Signalons ici que *dans le cas particulier où le terrain est plat, une photographie simplement redressée et mise à l'échelle par projection constitue une restitution de la planimétrie.*

Il ne peut être question d'exposer ici les détails de la méthode Roussilhé : nous renvoyons le lecteur aux ouvrages spéciaux qui traitent de la question.

Le procédé est semi-automatique en deux temps :

— dans le premier temps on procède automatiquement, à l'aide d'un appareil schématisé plus loin, au redressement du cliché, en utilisant quatre points déterminés sur le terrain à l'aide des méthodes habituelles de la planimétrie ;

— dans le second temps, on procède à la restitution point par point de tous les détails photographiques, en utilisant deux ou plusieurs redressements de la même partie du terrain. On trace, alors, une véritable épure qui donne la situation topographique et l'altitude de chaque point.

La première phase est à grand rendement : 6 à 8 clichés par jour soit de 100 à 1.000 hectares selon l'échelle de réduction des plans définitifs.

La seconde phase est beaucoup plus lente, mais comme nous l'avons dit plus haut, en terrain plat (et c'est le cas général en Indochine) elle devient inutile, le redressement se confondant avec la restitution.

L'appareil de redressement mis au point par M. Roussilhé comprend essentiellement :

a) une lanterne de projection dont l'axe principal est horizontal ;

b) un porte-cliché susceptible de tourner autour d'un axe horizontal perpendiculaire à l'axe principal de l'appareil, le cliché pouvant d'autre part tourner dans son plan ;

c) un objectif susceptible de tourner autour d'un axe horizontal perpendiculaire à l'axe principal de l'appareil ;

d) un porte-écran analogue au porte-cliché mais de dimensions plus importantes.

La lanterne de projection, le porte-cliché, le porte-objectif et le porte-écran sont susceptibles de se déplacer sur un bâti à l'aide d'une crémaillère.

L'ensemble est mis en œuvre selon un procédé relativement simple et parfaitement au point.

III. — UTILISATION DE LA METHODE ROUSSILHE EN INDOCHINE

Les différentes opérations pour l'exécution des plans cadastraux sont les suivantes :

1° Prises de vues :

Elles sont effectuées par l'Aviation militaire au moyen d'appareils photographiques spéciaux (distance focale : 0 m. 30 ; format des plaques : 18 x 24 ; obturateur d'objectif).

Les conditions d'exécution varient suivant l'échelle du plan qui doit être tiré des clichés et en tenant compte de ce fait que le cliché direct ne peut être agrandi linéairement plus de deux à trois fois pour être mis à l'échelle du plan à rédiger.

FORMULES DE VOL COURAMMENT UTILISEES EN INDOCHINE

	ÉCHELLE DE RÉDUCTION		
	1/1.000	1/2.000	1/4.000 1/5.000
Inclinaison des clichés (approchée)	0°	0°	0°
Recouvrement dans les 2 sens	1/3	1/3	1/3
Altitude de vol	900m	1.800m	3.000m
Echelle moyenne des clichés	1/3.000	1/6.000	1/10.000

Dès achèvement de la mission, chaque cliché est tiré en deux exemplaires sur papier, l'un

servant aux travaux de terrain, l'autre aux travaux de bureau. On établit en outre un tableau d'assemblage des clichés.

2° Détermination des points de restitution :

Pour permettre le redressement des clichés, on détermine, par les méthodes topographiques habituelles (triangulation, polygonation, etc...) un canevas de restitution fournissant par cliché la position, en coordonnées rectangulaires, d'au moins quatre points bien définis sur le terrain et sur la photographie. Ces repères de restitution sont piqués très finement sur la gélatine du cliché à leur emplacement topographique exact.

3° Redressement des clichés et restitution :

En Indochine, la plupart des terrains à cadastrer étant plats, le simple redressement des clichés et leur mise à l'échelle par projection constitue une restitution de la planimétrie.

Ce redressement comporte deux phases :

a) Calage (opération optico-mécanique) : mise en coïncidence dans l'appareil de restitution par projection lumineuse des points repérés sur le cliché et des mêmes points reportés graphiquement par leurs coordonnées sur un écran quadrillé (Précision : 2 à 3/10° de millimètre sur chaque point),

b) Tirage (opération photographique) : deux exemplaires de chaque redressement sont tirés : l'un sur papier photo collé sur verre (en vue d'éviter l'inconvénient provenant du retrait du papier, lors de la rédaction du plan définitif), l'autre sur papier libre destiné à servir de croquis sur le terrain.

4° Délimitation et immatriculation parcellaire :

En possession des redressements ainsi effectués, des équipes d'arpenteurs se rendent sur le terrain pour procéder à la délimitation parcellaire et effectuer les complétages nécessaires pour les parcelles dont les limites sont peu ou pas visibles sur le cliché. En même temps, il effectuent le recensement des droits existants sur chaque parcelle. Le processus de l'immatriculation varie naturellement suivant les différents pays de l'Union.

5° Rédaction du plan-minute :

Les travaux de terrain étant terminés, le plan-minute s'obtient en calquant par transparence sur des tables lumineuses spéciales les épreuves redressées et complétées. Chaque parcelle est numérotée et sa superficie calculée.

Telles sont dans leurs grandes lignes les diverses opérations effectuées en Indochine pour l'établissement de plans cadastraux au moyen de la photographie aérienne.

IV. — TRAVAUX EXECUTES DANS LES DIFFERENTS PAYS DE L'UNION

Les principaux levés cadastraux exécutés en Indochine par photographie aérienne sont les suivants :

ANNAM

Levers des provinces de Vinh et Thanh-hoa exécutés par les cadastres provinciaux avec l'aide de l'Aviation militaire ;

Levers des provinces de Quang-nam et de Thua-thiên exécutés par la Société Air-Orient (devenue Air-France) ;

Revision des levés dans les provinces de Binh-dinh, Quang-ngai (actuellement en cours par le Service du Cadastre avec le concours de l'Aviation militaire).

Les plans définitifs sont dressés à l'échelle de 1/2.000^e.

CAMBODGE

Lever à l'entreprise de la province de Soai-riêng et des berges du Mékong. Ces deux contrats ont été exécutés à une époque où les procédés photographiques n'étaient pas encore au point. L'Administration a dû se substituer aux entrepreneurs défaillants et achever les travaux par ses propres moyens ;

Par la suite, des levés ont été entrepris par le Service du Cadastre au Cambodge avec le concours de l'Aviation militaire. Ces levés, qui portent sur plus de 1.000.000 d'hectares, englobent une grande partie des provinces de Prey-veng, Kandal, Kampot, Battambang, etc...

Les plans définitifs sont établis à l'échelle de 1/5.000^e.

COCHINCHINE

Après un essai effectué par la Compagnie Aérienne française dans la province de Baria, le Service du Cadastre de Cochinchine a utilisé le procédé Roussilhé pour le lever de nombreux villages de la province de Chau-doc et pour la presque totalité de la province de Sadec.

Ce même procédé est en outre utilisé pour la revision d'anciens plans en utilisant une technique voisine de celle qui a été mise en pratique en France par le Service de la Revision des Evaluations Foncières.

Les plans définitifs sont établis à l'échelle de 1/4.000^e.

AU TONKIN

La propriété foncière étant beaucoup plus divisée que dans les autres pays de l'Union (10 à 30 parcelles à l'hectare) au lieu de une à l'hectare en Cochinchine et au Cambodge et de sept

à l'hectare en Annam), les plans parcellaires doivent être rédigés à l'échelle de 1/1.000^e. Les prises de vues doivent donc être faites à l'altitude maximum de 900 mètres, ce qui conduit à un nombre considérable de clichés, rend les prises de vues et les travaux de laboratoire difficiles et onéreux.

C'est la raison pour laquelle le Tonkin n'a adopté le procédé Roussilhé que beaucoup plus tard que les autres pays de l'Union.

Un lever portant sur 12.000 hectares et intéressant 175.000 parcelles et 72 villages est actuellement en cours dans la province de Hadong.

En outre, la Section de photo-topographie du Cadastre au Tonkin procède actuellement à des essais en vue de porter de 3 à 5 le coefficient d'agrandissement de l'appareil Roussilhé ce qui permettrait d'effectuer les prises de vues à 1.500 mètres au lieu de 900 mètres.

Comme nous l'avons dit plus haut, les plans définitifs sont établis à l'échelle de 1/1.000^e.

★ ★

Actuellement les Sections photographiques des formations aériennes de l'Indochine (principalement celles de Bach-mai et de Bien-hoa), sont parfaitement équipées, tant au point de vue matériel de prises de vues (plaques et pellicules) qu'à celui du matériel de développement et de tirage. Ces sections photos sont dirigées par un personnel spécialiste très compétent et permettent, en temps de paix, de donner satisfaction aux demandes des services intéressés.

D'autre part, les Services du Cadastre des différents pays de l'Union à l'exception du Laos, possèdent chacun un laboratoire de photo-topographie équipé avec un ou plusieurs appareils Roussilhé. Ils sont en mesure d'exploiter sur une vaste échelle, les clichés aériens qui leur sont remis par l'Aviation militaire.

CONCLUSION

Le bref exposé qui vient d'être fait montre que la photo-topographie aérienne (méthode Roussilhé) est largement utilisée en Indochine pour l'établissement d'un cadastre parcellaire moderne.

Par suite des événements actuels, les travaux ont dû être considérablement ralentis. Il faut espérer qu'ils pourront bientôt reprendre sur une grande échelle et que la collaboration de l'Aviation militaire et du Cadastre se poursuivra pour le plus grand bien du pays.

J. DERIAUD,

Chef du Service du Cadastre.

ALERTE AU LAOS

par J. M. HERTRICH

A L'ESCADRILLE 1/596

DEPUIS une heure, il naviguait sur de l'ouate. Malgré lui, ses yeux revenaient sans cesse aux instruments de bord, ses yeux fatigués par la dure réverbération du soleil sur les nuages. Vol monotone. Libérée, la pensée allait d'un sujet à l'autre: impressions, sensations, rêves, souvenirs.

Le casque serrait, juste au milieu du front. Il le fit jouer d'un doigt. Légère inquiétude de ce vol où il fallait totalement compter sur l'avion, sur le compas. Puis la joie du ciel et du vol reprenait le dessus. Après tout, une fois la chaîne passée, ce serait le Laos découvert, et bientôt sur la forêt-clairière la tache ocrée du terrain. Au maximum, encore une demi-heure de ciel bouché.

Jacques laissait derrière lui Tourane, une vie monotone de garnison ponctuée d'heures de vol dont chacune était un moment de bonheur total. Maître à bord et maître de toutes les dimensions.

Enfin, des trous à travers lesquels défilèrent des fragments de terre, des rochers, des rizières, à différentes altitudes. Au loin, une brume bleutée. Le monde reparaisait. Jacques détendit ses nerfs, remua la masse de cuir qu'était devenu son corps. Une profonde aspiration tendit la ceinture de parachute, les bretelles de suspension. Il changea de position: plus violent, l'air fouetta son visage, fit couler deux larmes de ses yeux. Dans la nature enfin dévoilée, il chercha des points de repère, puis ralentit le mouvement du moteur et se laissa glisser en perdant de l'altitude.

La brume sèche couvrait le sol, il fallait descendre pour distinguer les détails. Il réduisit à fond. Il aimait ces chutes silencieuses où l'avion redevient navire, où le vent fait siffler les haubans, tandis que l'hélice tourne au ralenti. La chaleur venait à lui, le pénétrait tandis que l'avion tanguait dans les trous d'air. Il redonna toute sa force au chant du moteur.

Un coup sur l'épaule. De la place arrière, son mitrailleur lui tendait une bouteille de bière. Il but, toute sensation décuplée dans cette solitude mécaniquement animée. Puis il reprit son rêve, le regard flottant sur l'espace.

Ainsi, une fois de plus, il partait vers un destin inconnu, toutes chaînes coupées, toutes amarres larguées. Il partait dans sa solitude et dans sa liberté. Tant de personnages divers, tant d'heures, tout aboutissait là, à cette joie totale

du vol et de l'aventure et d'un destin dont la trame, une fois de plus, ne semblait pas tissée d'avance. Il allait rejoindre des hommes, des hommes seuls et nus dans leurs désirs, dans leurs colères, dans leurs émotions. Son dur visage bronzé sous le casque de cuir rayonnait de joie.

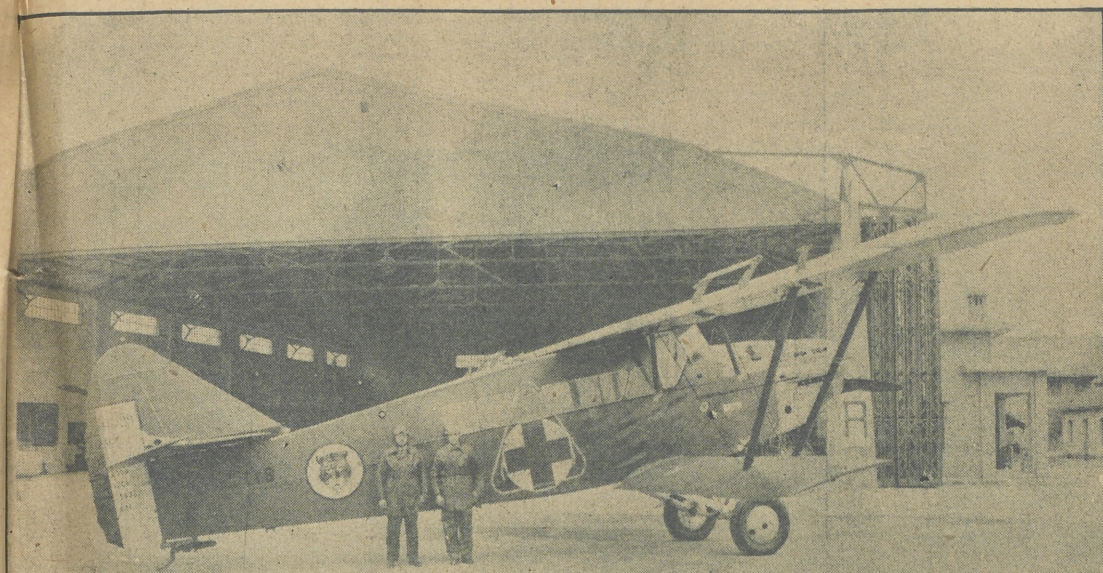
Devant ses yeux passèrent des images fragmentaires: des pièces encombrées de livres, des corps de femmes de toutes couleurs et leurs caresses, les quais, la cour de la Sorbonne, une case enfouie dans les aréquiers, où le soir tombant il s'arrêtait pour entendre le chant mélancolique d'un khène, tandis que des jeunes filles aux chignons inclinés roulaient pour lui les cigarettes d'un tabac acre et parfumé.

Des rires ironiques et pudiques l'entouraient. Désir de caresses fraîches et lisses. Douce amitié d'un peuple sans souci, ces Laotiens heureux vers lesquels il allait. Joie d'un dilettantisme total. Il était libre, libre d'agir, libre d'aimer et de haïr, libre à travers le monde et les livres, libre dans le ciel et le son grave du moteur était comme le chant sauvage de cette joie et de cette liberté. Une pleine conscience du monde durcissait ses sensations. Des visages d'hommes assaillaient sa mémoire, ouverts et immobiles, fixés dans les plus beaux moments des amitiés, au hasard des jours. L'un dans une atmosphère de jazz et d'alcool, l'autre plongeant par delà une longue table surchargée de livres un regard lourd de travail, un troisième rieur au vent du monde. Tout aboutissait là, à cette minute précieuse, à cet instant qui, pour les gens du sol, n'amenait que l'image d'un avion dans un ciel pur. Un avion. Son avion.

Il piqua vers le sol, avide tout à coup de paysages et d'humanité. Il fonça sur un village, à ras des arbres, et comme un poisson ondule dans l'eau heureuse, d'un geste souple il vira sur l'aile, découvrant un monde précis et apeuré, des enfants courant çà et là, des animaux inquiets, puis il reprit de l'altitude, un sourire aux lèvres. Il admirait l'ironie qui l'amenait en guerrier au-dessus du pays le plus doux du monde. Il allait patrouiller, peut-être se battre sur ces villages désertés où l'on chantait il y a quelques jours encore, où les filles aux écharpes chatoyantes répondaient aux paroles nuancées, voilées, amoureuses des garçons. Et maintenant le fracas de son moteur apeurait bêtes et gens.

(Lire la suite page 11 après la partie illustrée)

L'AVIATION SANITAIRE EN INDOCHINE



Une évacuation
sanitaire
par Potez-29

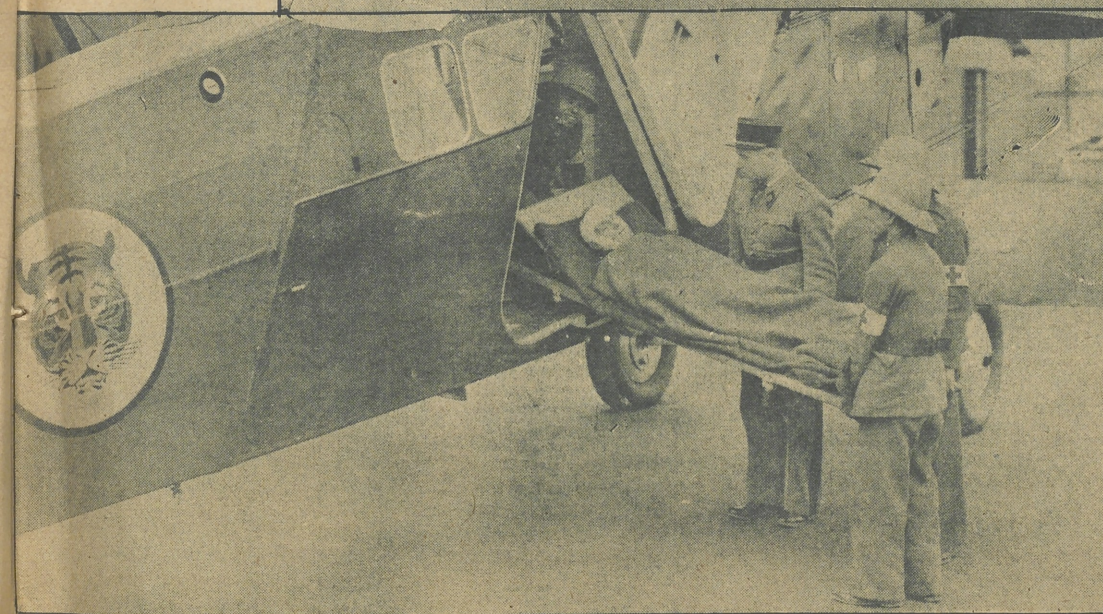
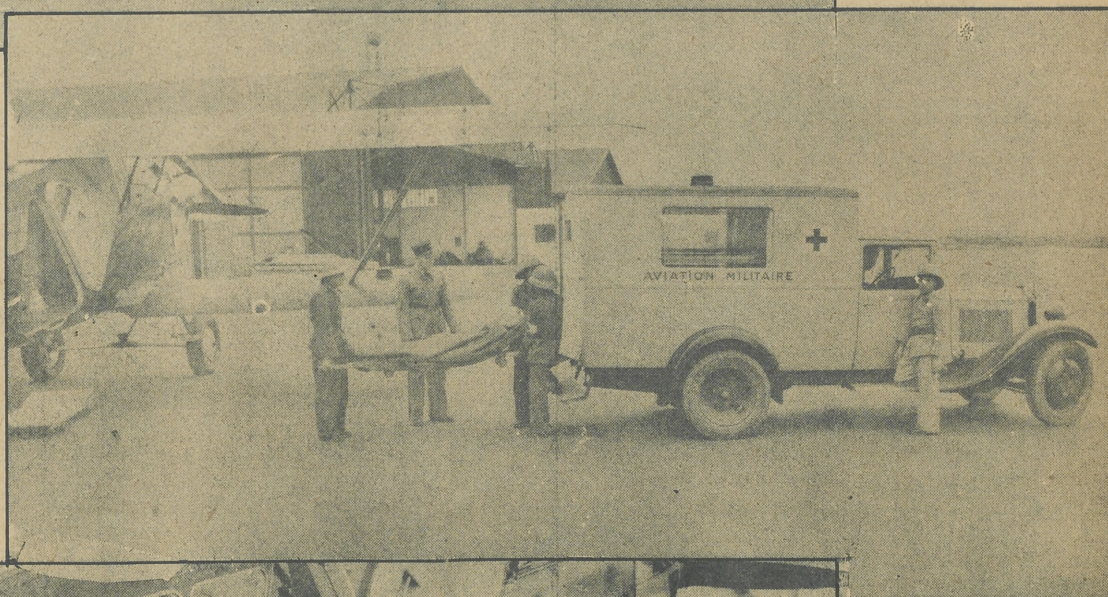
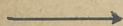
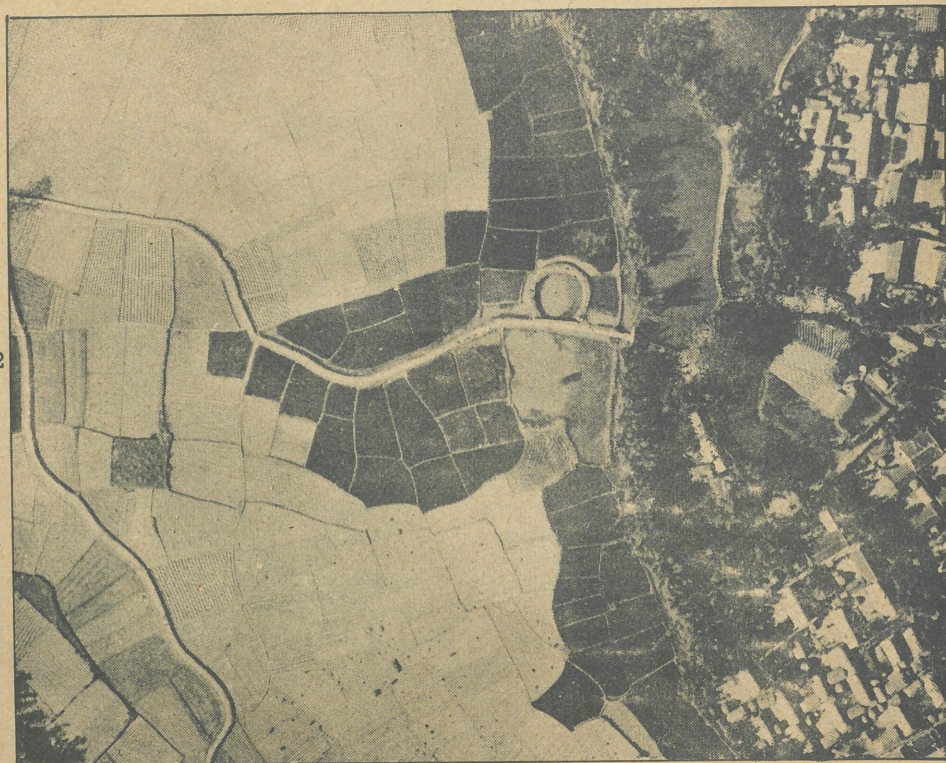
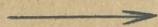


PHOTO-TOPOGRAPHIE ET CADASTRE EN INDOCHINE

Cliché n° C 24.432

Province de Hadong,
Huyén de Thanh-Tri,
Villages de Co Diên
et Cuong-Ngô



EXTRAIT
du plan cadastral

Correspondant au
cliché n° C 24.432
ci-dessus

APPAREIL DE PHOTORESTITUTION ROUSSILHE

L _Lanterne de projection

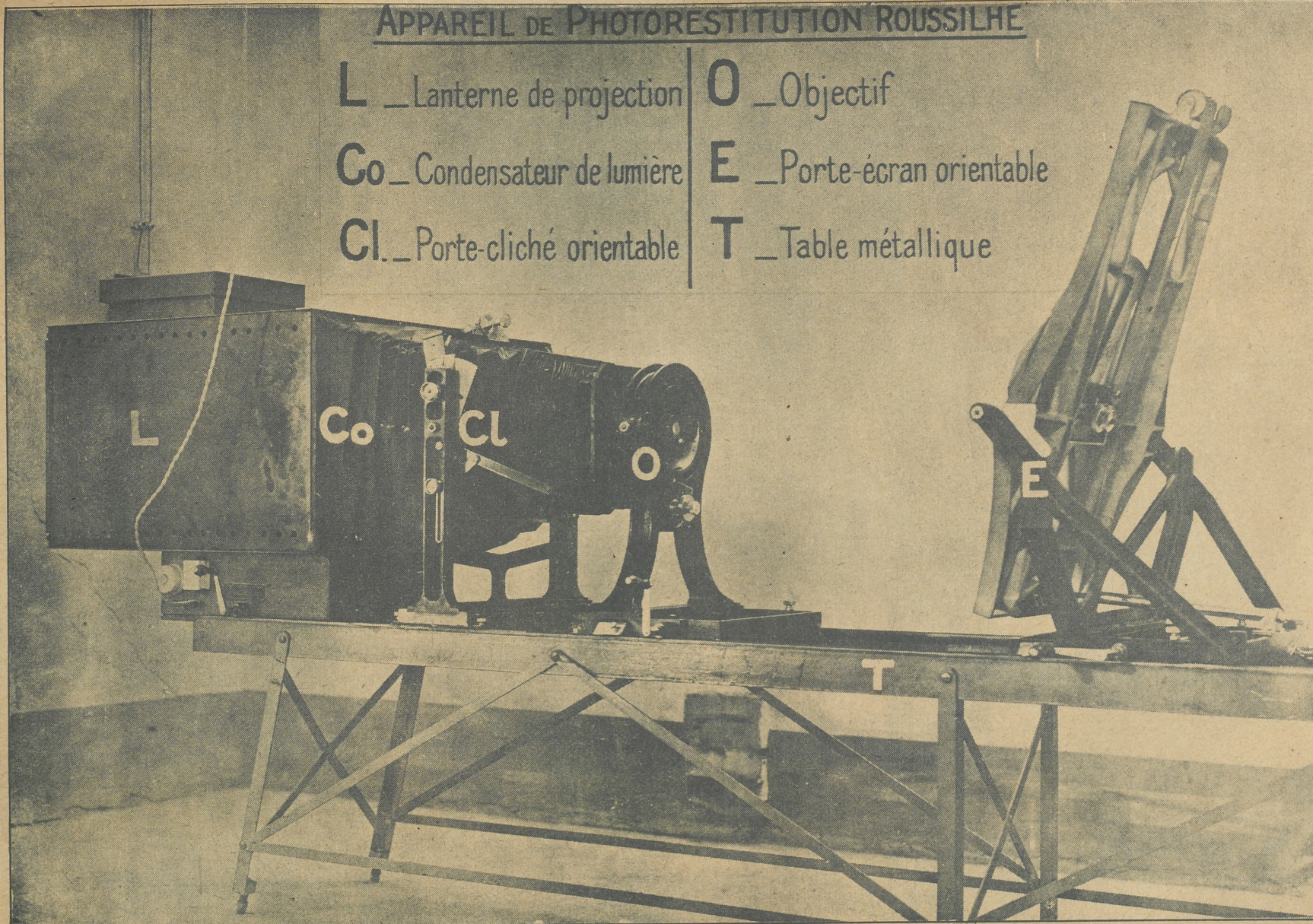
O _Objectif

Co _Condensateur de lumière

E _Porte-écran orientable

Cl _Porte-cliché orientable

T _Table métallique



L'AVIATION INDOCHINOISE

Un officier s'installe
au poste de pilotage
d'un Farman 221

POTÉZ 540,
bombardier de nuit

On prépare
un bombardement

FARMAN 221,
gros bombardier
quadrimoteur

Bombardier de nuit camouflé
dans la forêt

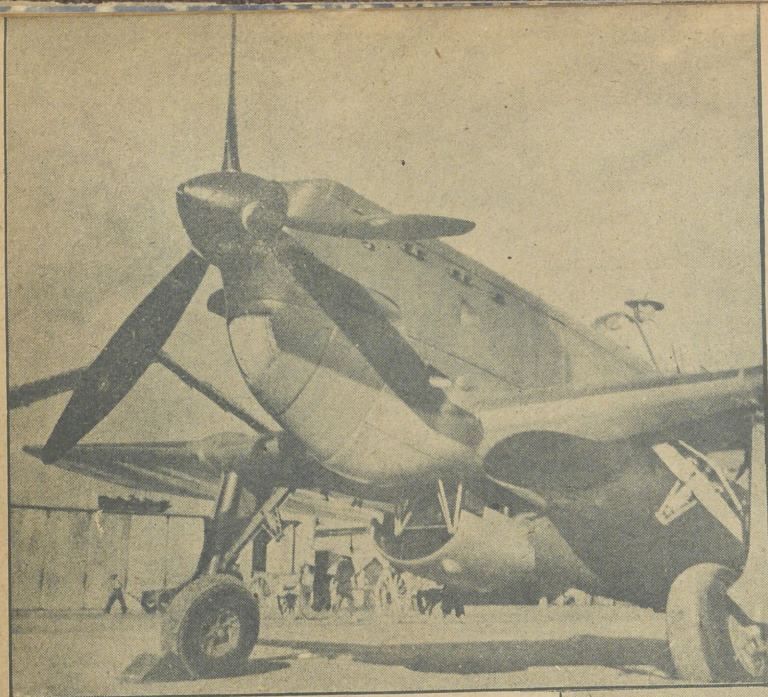
Tirailleurs annamites
à la manœuvre
d'un Farman 221

(Cliché JYC.)



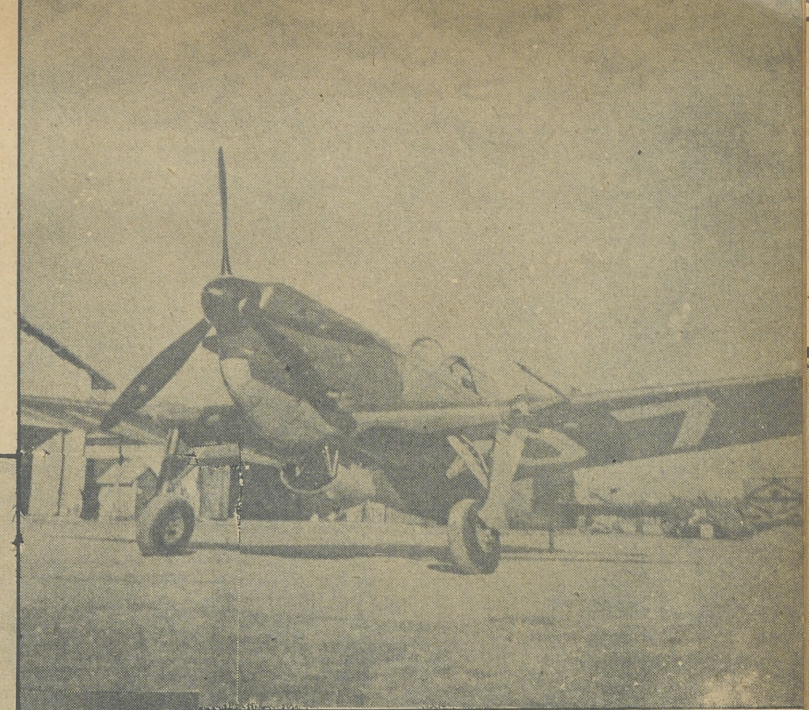
Départ en mission de bombardement au crépuscule

L'AVIATION INDOCHINOISE

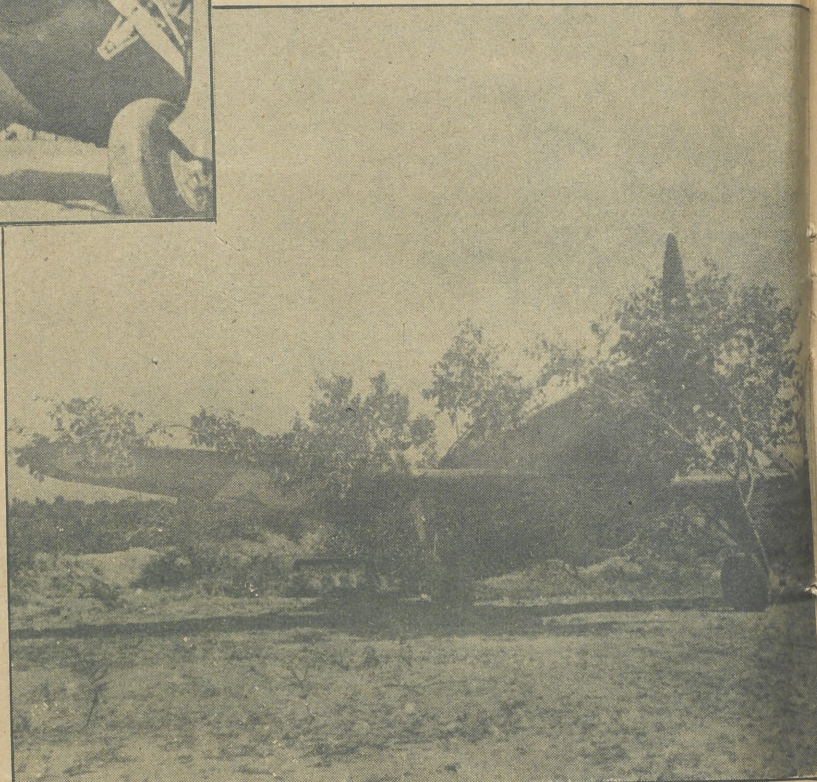


L'avion de chasse

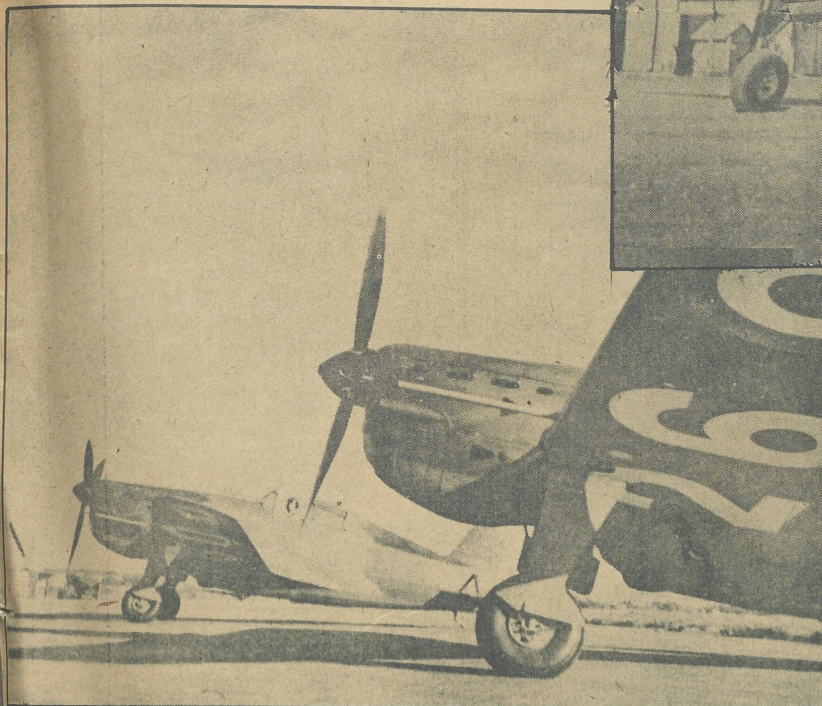
MORANE 406



Un Morane 406
camouflé
en bordure d'un terrain



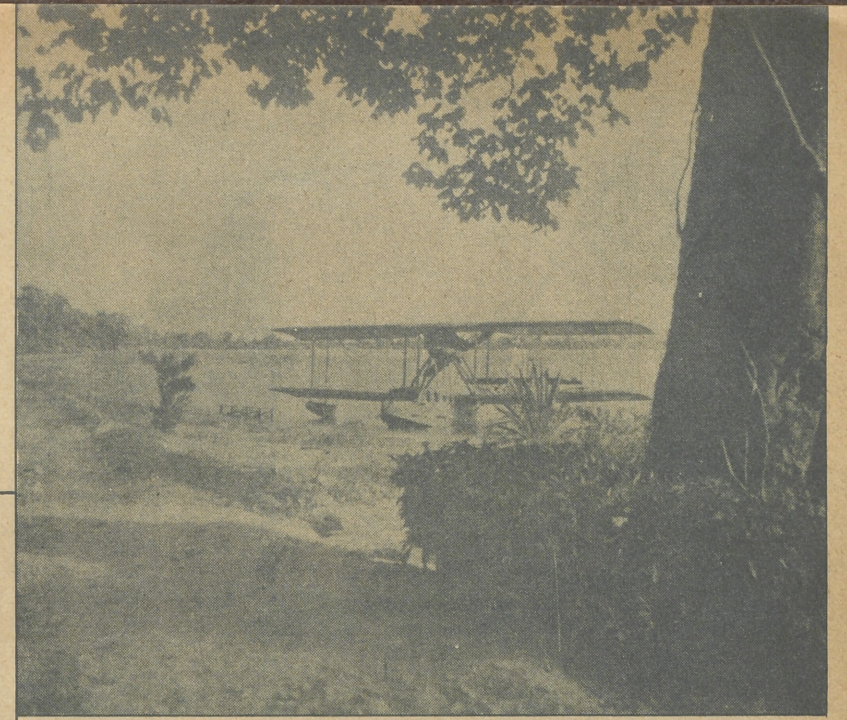
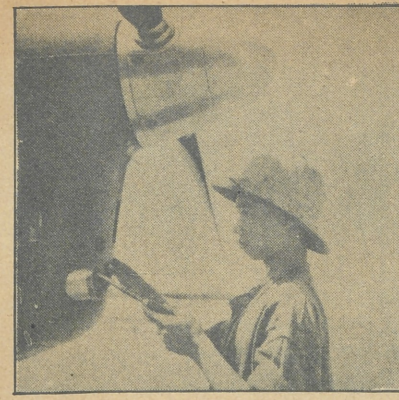
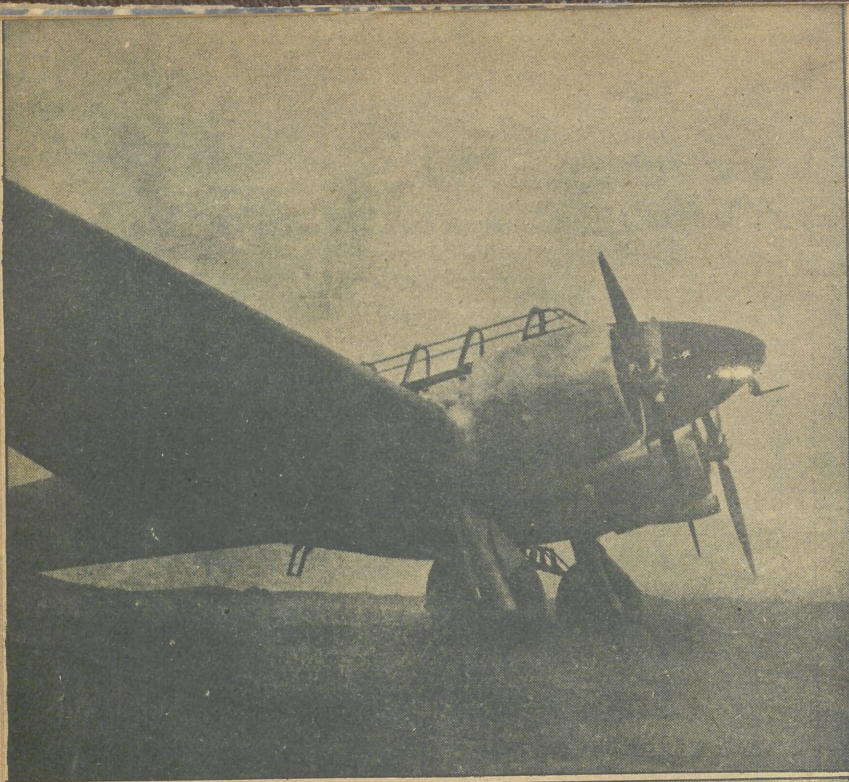
Les restes
d'un avion thaïlandais
abattu par
l'Adjudant-chef TIVOLIER



Un Morane 406

Les restes
d'un bombardier léger
descendu par
l'Adjudant-chef TIVOLIER





Mécanisme d'avion

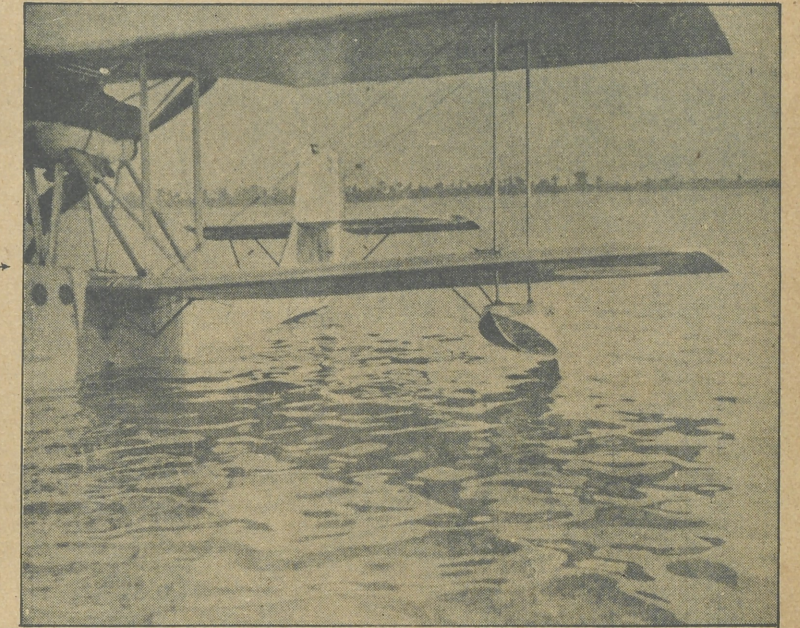
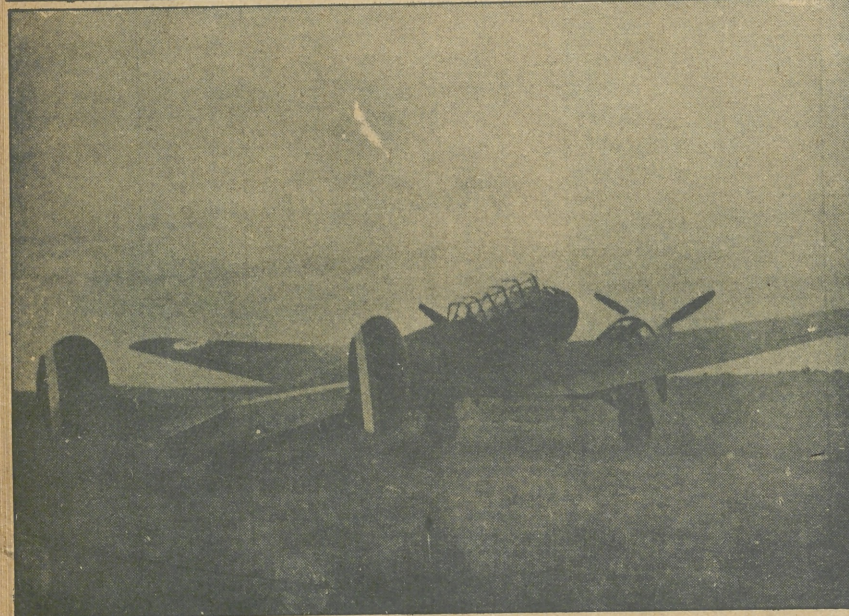
L'AVIATION INDOCHINOISE

Le POTEZ 63.
appareil "toutes missions"

Un hydravion de liaison
sur le plan d'eau du Baray

La préparation d'une mission
de bombardement

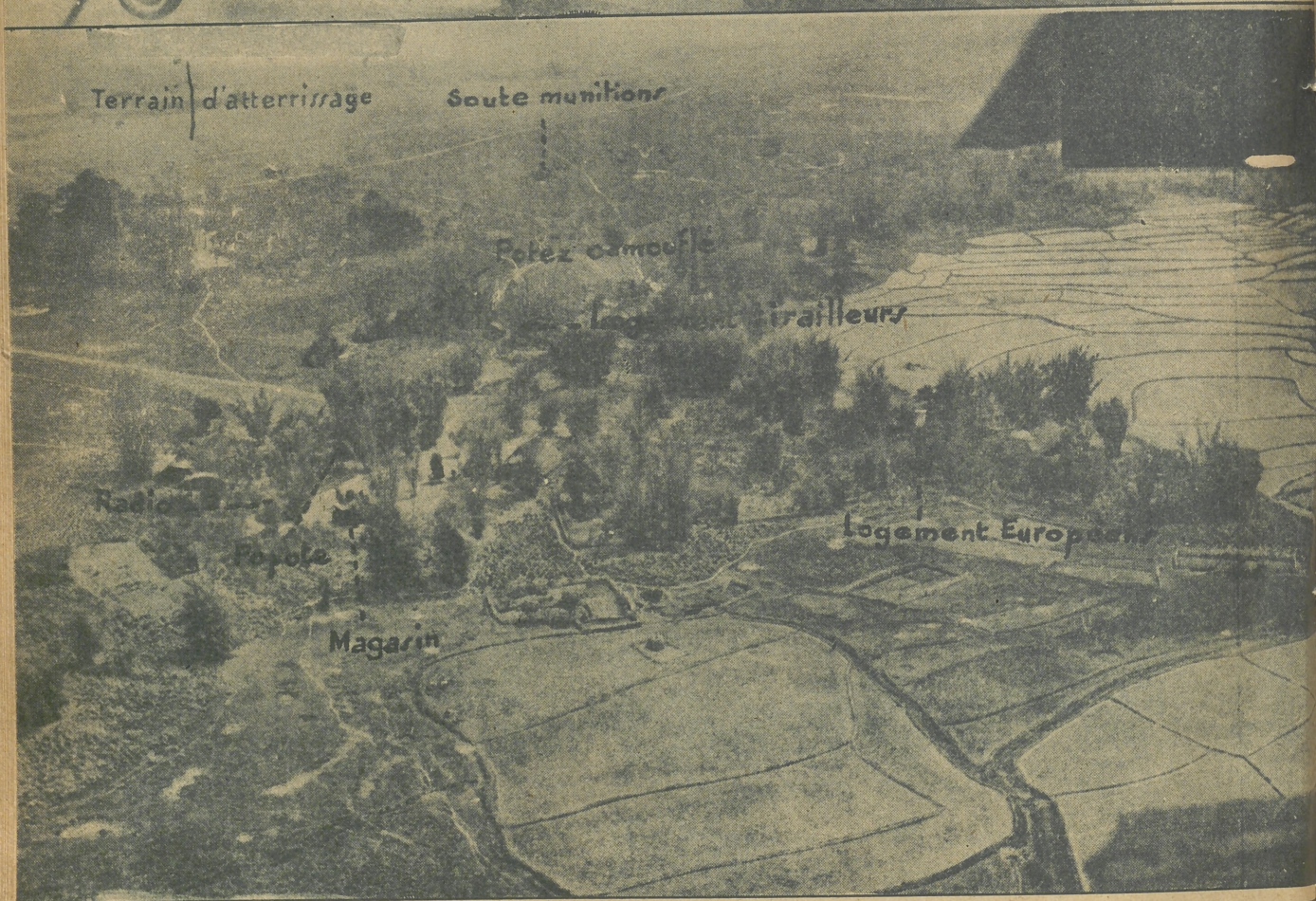
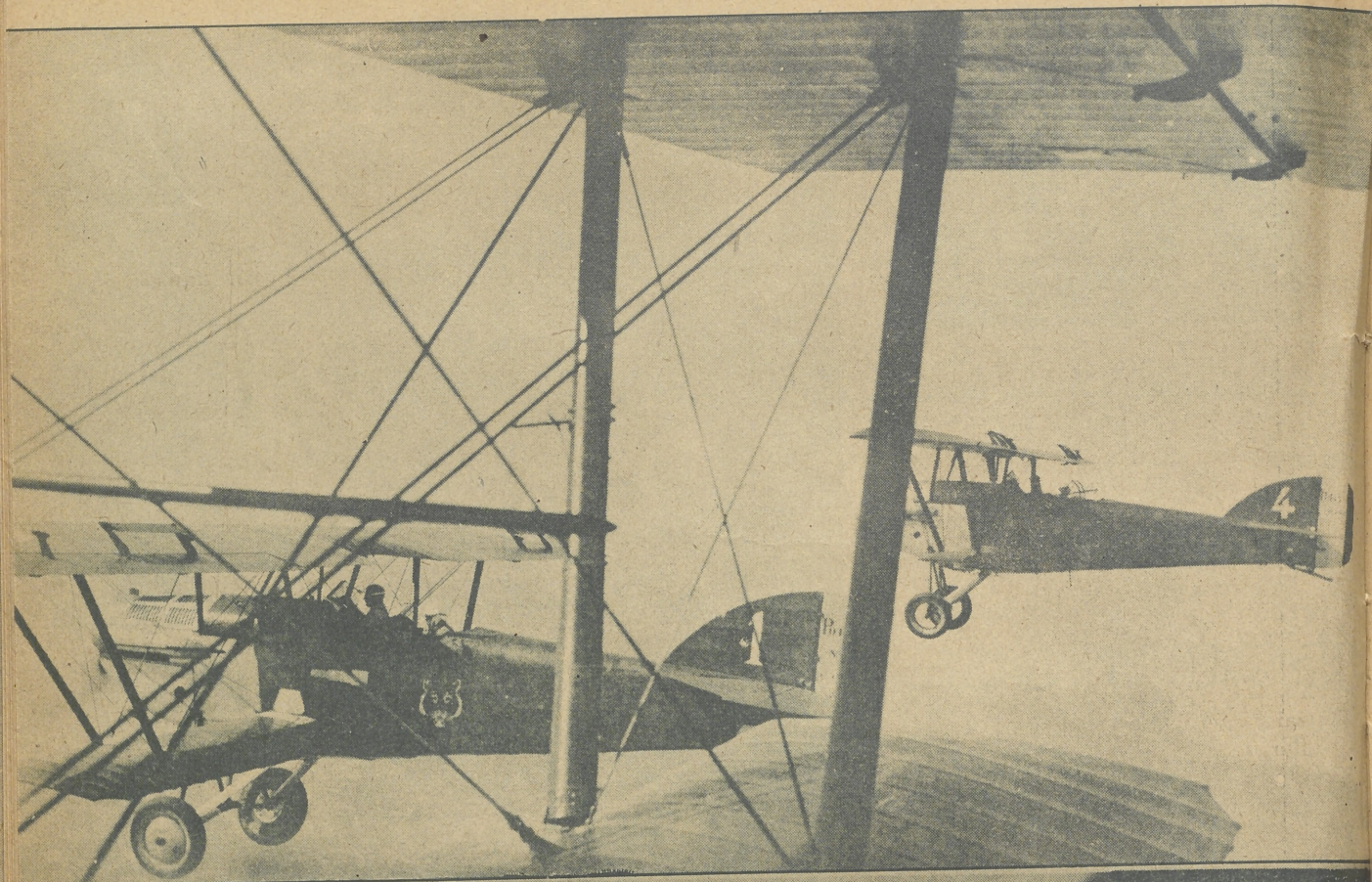
Bonzes et aviateurs
à Siem-Reap



Bombardier "paré"



Bombardier "paré"



1. — En vol d'escadrille.

2. — Installations d'un Université Côte d'Azur. Bibliothèques

ALERTE AU LAOS

(Suite de la page 10)

Mais il ne voyait malgré tout dans cet essai de guerre qu'une tentative personnelle, une expérience intime qui, pour lui seul, prendrait sa saveur et son ironie. C'était son aventure au milieu des hommes. Seule certitude au milieu des mondes écroulés, des idéaux détruits, il lui restait sa vérité. Il tenait, en fin de désespoir, sauvagement à lui-même, au champ clos de ses pensées et de leurs réactions.

Au loin luisait le Mékong. A gauche, le terrain. Un dernier virage. La forêt, les arbres qu'on frôle. La piste vient, et le sol qu'on aborde d'un geste très doux. L'avion maintenant se traîne maladroit, secoué d'une aile sur l'autre. Des hommes font des signes. A coups de moteur, l'appareil si fin tout à l'heure, obéit lourdement, sans comprendre. Des visages. D'un geste familier, le contact est coupé, les bretelles de parachute, rejetées en arrière, cliquettent contre la paroi de la carlingue. Jacques rejette le casque, les chandails et part en souriant. La chaleur écrase le camp. Immense, la piste trop claire, qui, aveugle ; décharnés, pauvres en feuillage les arbres de la forêt-clairière. Au centre du campement, la grande maison laotienne perchée sur ses pilotis. Mais l'œil cherche en vain le métier à tisser, les étoffes et les couleurs. Il n'y a pas de femmes. Il n'y aura plus de femmes. Et déjà autour de lui les hommes se redressent et se simplifient. Plus de règles, de politesses ni de contraintes. Des hommes seuls devant leur vie et peut-être leur mort. Des frères. Le tutoiement naît de soi-même entre les plus routiniers, les plus conventionnels. Des hommes devant le combat, quel que puisse être ce combat. De beaux visages nus.

BOMBARDEMENT DE NUIT

La salle commune ressemblait à une hutte de trappeur. Bambous et pailote, et des troncs d'arbres pour soutenir le tout, non équarris. Dans la vaste cheminée improvisée des souches brûlaient. Les uns suivaient la partie de poker, les autres allaient et venaient marqués par la lumière ou engloutis par la nuit.

« C'est l'heure !

— On y va, firent les joueurs.

Un mitrailleur sortit de l'ombre, en tenue de vol, la carte pliée sous le bras.

« Guéry, prend les incendiaires, dans la touque.

— Salaud de froid, grommela-t-il dans la nuit.

— Qui est-ce qui me verse un rhum en vitesse ? Il y a encore du café. Et grouillez-vous. »

Dehors, les lampes-tempête découpèrent des taches blanchâtres. Les torches faisaient des cônes de lumière. La nuit était froide et noire comme une nuit d'Europe. Les hommes entrevus avaient d'étranges tournures, épaissies de cuirs, de combinaisons, de vêtements chauds. L'un après l'autre, ils prenaient le sentier qui montait au terrain. Devant le camp des tirailleurs, le feu de la sentinelle brillait rouge. L'ombre du factionnaire dansait sur les bambous. Là non plus, on ne dormait pas. Tous étaient aux aguets. Ils attendaient cette expérience. Voler de nuit, vaincre les génies de la nuit, vaincre le mystère. Toute la journée les Annamites avaient travaillé avec ardeur à préparer les bombes, à fixer les colliers. Ils comprenaient le but de leur travail. Une sorte de joie sauvage étreignait le camp. Enfin les gestes, les contraintes, les ennuis personnels devenaient efficaces. Tout aboutissait à cette nuit sur le terrain. Au loin bramait le chevreuil qu'on entendait chaque nuit. Dans la pailote, tout près du sentier, quelque chose bougea. Sur la piste, les phares d'un camion mirent en lumière les hommes nu-tête ou la casquette rejetée en arrière. A perte de vue, les caisses de bombes, les unes à côté des autres comme des caisses de légumes aux halles. Dans la nuit, les cigarettes, comme des lucioles. Blancheurs brutales, noirs opaques. Les ailettes des fusées, on eut dit d'énormes marguerites, un champ de fleurs mortelles en métal. Au fond de la nuit quelques ratés, puis le chant souple du moteur. Le premier avion approchait. Il vint gauchement se ranger près des caisses. Les uns travaillaient nerveusement, les autres discutaient en préparant le décollage. Du moteur au ralenti sortaient des flammes bleues ou vertes et le coup de pétard des gaz d'échappement. L'avion totalement éclairé prenait la valeur d'un symbole. Puissance décuplée qu'aucune comparaison ne limitait. Il y avait là l'avion et la nuit, l'un à la taille de l'autre. Des hommes aussi, on ne voyait plus que les gestes essentiels, les formes caractéristiques. La nuit jouait au sublime avec les éléments de l'escadrille. On allait tuer. Plus rien ne comptait que l'acte.

Face soucieuse, la lampe-torche à la main le mitrailleur vérifiait les corolles des bombes. Il se redressa, fixa les courroies de parachute, attachait son casque. Il les quitta avec cette gravité

rieuse qui allait devenir la teinte de tous les départs en mission. Le camion roula vers un bout de la piste, l'avion vers l'autre. Un instant de silence. Un coup de phare. De l'avion vint deux fois l'éclat léger d'une lampe. La nuit et l'avion seuls. Tout le reste écrasé, silencieux. Frou-frou de l'hélice tournant au ralenti. Une minute d'attente. Une minute en suspens. Le froid de la nuit contre les joues. La conscience, l'existence de quinze hommes fondue dans cette minute. Quelques étoiles clignotantes. D'un immense élan, répercuté dans quinze consciences, l'avion prit son vol.

Après un virage, il passa à la verticale du terrain, deviné plutôt que vu. Dix cigarettes s'allumèrent en même temps. Dix cigarettes éclairèrent dix figures.

Ils naviguaient, les yeux sur les deux étoiles que l'autre nuit Guéry avait montrées à Jacques. Ils allaient si calmement vers leur destin de feux et de violences, appuyés sur la nuit, la tête pleine de souvenirs et de pensées vagues. Ils s'enveloppaient dans leur précaire destin.

BOMBARDEMENT DE JOUR

Étendu sur le dur sommier de bambous, au milieu des mitrailleuses et des fusils, dans une odeur de graisse d'armes et de feuilles sèches, Jacques rêvait. Il entendait des voix familières discuter devant le bar. Tout près, derrière la cloison, les officiers mettaient au point l'itinéraire. Chacun agissait comme il pouvait, pour agir, dans l'attente du proche départ. Il était étendu, comme autrefois il restait étendu dans le préau de gymnastique du lycée, les muscles au repos, mais tout prêts à jouer pour l'effort du 100 m. Il rêvait, une légère angoisse au ventre, l'angoisse des examens, des actes. Il y a si peu d'actes dans la vie d'un homme : les concours, l'amour, la guerre. Pour tous un seul réflexe : c'est le ventre qui parle. Chaleur. Bruits des hommes au travail. Les mitrailleurs revoyaient leurs armes, là, près de lui, et caressaient les boîtes mortelles d'une main soucieuse. La vie peut-être dépendrait de l'accrochage d'une balle, moins encore : d'un grain de sable. Un moteur se mit à tourner, couvrant les voix. Sous les arbres sans ombre, en pleine chaleur, les mécaniciens s'affairaient, les mécaniciens si nonchalants dans le mouvement ordinaire de l'escadrille, si méticuleux quand il s'agissait d'une mission, si orgueilleux de leur avion.

L'heure venait. Il fallait rassembler les effets de vol. La chaleur transformait en effort le moindre mouvement. D'un pas traînant, il s'en alla vers l'avion. Le sol sableux aveuglait. Le paysage vibrait de chaleur. La forêt, les arbres,

les avions. Il se coucha dans l'ombre d'un plan, répondant indolemment aux plaisanteries de son mécano. Il s'accouda sur une bombe qui traînait. Les cigales crissaient. En fermant les yeux, il évoquait la Provence. La petite auto d'autrefois sur la route d'Avignon. Si loin. Tout passé était aboli, tout avenir coupé. Pour une fois, il était complètement l'être du moment, étendu et insouciant. Mais déjà les autres arrivaient. Un dernier conciliabule. Le chant habituel du moteur. En maintenant l'immense piste devant soi. Le bras du chef de patrouille. Un mouvement. Trois moteurs ensemble. Le ciel. Sous les plans et les carlingues, les bombes en fleurs. Les trois pilotes se saluent de la main, revenus à leur fonction, à leur élément. Au loin, le Mékong. Des pistes et le vert des arbres. Les chasseurs maintenant les entourent, comme des dauphins un navire. Bonds souples et silencieux. Leur souplesse et la lente avance obstinée des Potez. Près du but, le groupe se resserre. Les bombardiers choisissent la meilleure position, vérifient les cliquets et les manettes. Les yeux sur le chef de patrouille. Coup d'œil au sol. Le Mékong et le village allongé sur la rive. Des rizières. Un bois. Légèrement, si légèrement, impondérables, les bombes se détachent. Et ce mouvement si éloigné de tout geste, de tout effort, paraît à peine en rapport avec les lois physiques. Les balles d'un jongleur maître du mouvement qui semblent monter quand elles devraient descendre. Rastelli. Entre cela et la mort, quel lien y a-t-il, sinon cette idée de perfection qui ne se joint qu'à l'absolu. Moment absolu : les dauphins qui s'ébrouent, les bombes qui jonglent, ce paysage de forêts paisibles, ce village épanoui au soleil, sous les lentes palmes. La mort jouant avec tout cela, une mort artiste et dilettante, amie des hommes. Poussière ou fumée, le sol réagit en silence. Que contient ce silence, qui n'est silence que pour l'immortel pilote, pour une fois passé de l'autre côté de la mort. Quelle obstination de mitrailleurs acharnés sur leur propre silhouette, quel affolement de fourmis, quels effarements contient cet impondérable silence. Déjà, ils rentrent, regroupés, surveillant le ciel, piquant à fond. Les chasseurs les entourent de virages infinis. On leur imagine le cri des hirondelles en plein ciel d'été. « Un ciel favorisé de colombes sublimes ».

Le soleil leur fait un socle d'ombre tandis qu'ils rentrent au camp, animés d'un besoin de parler, de décrire, de citer qui se termine en bavardages confus pendant le déjeuner. Puis la sieste tombe sur le camp, une sieste sans rêves, brusquement déchirée de coups de sifflets, de gongs. L'alerte.

A leur tour, ils sont maintenant dans l'ombre des abris, ou vérifiant fébrilement les mitrailleu-

ses de terre, mortels, ceux qui tout à l'heure étaient l'égal des Dieux. Plus d'impondérables, de gratuit, ni de virtuel. Des êtres brusquement traqués. « Les voilà ». Recherche dans le ciel. Six points noirs, huit, neuf. Le bruit lent et régulier de la patrouille. Sans hâte, ils descendent, choisissent leur altitude, leur formation et encerclent le camp. Un silence total. Les mitrailleurs, le doigt sur la détente. Le silence de la salle attentive où résonne tout à coup la baguette du chef d'orchestre sur le pupitre, le silence des foules émues, le silence du monde en attente, silence de la nature devant l'orage. Entre ces avions et ces hommes, il y a un échange d'une immense grandeur. La guerre ou l'amour font de l'homme un dieu. Seul, ce déchaînement profond lui fait retrouver sa beauté, sa grandeur. Jacques aurait voulu étreindre ces hommes, ceux des avions et ceux du sol. Humanité en attente, sublime humanité lancée en silence au paroxysme d'elle-même. Hésitante, une mitrailleuse

crève le silence. Il semble tout à coup qu'on soit entre les parois d'un cirque de montagnes. Des échos rabattent les sons. Coups plus vastes des bombes éclatant. Premiers grêlons d'orage. Légères, les bombes se détachent. Jacques se sent tendu des pieds à la tête d'une joie éclatante, lancé dans la symphonie du bombardement. Tourbillon léger des libellules, jonglerie des bombes, bulles de savon, secousse des mitrailleuses du sol, cliquetis des mitrailleuses de l'air. Evolutions d'artistes parfaitement ordonnés où chacun a sa part, son rôle connu, qu'il accomplit à la perfection. Le monde est divin.

Que le monde maintenant s'apaise, s'endorme, il restera au cœur des hommes la nostalgie de cette inhumaine communion. Il faut être bien prêt de tout perdre pour tout gagner.

J.-M. HERTRICH,
Laos, 1941.



Veillée d'Armes

« Quelque part » au Cambodge — Février 1941.

... Cet immense bassin artificiel de sept kilomètres de long servait aux Khmers de réservoir à une époque où les hautes eaux atteignaient un niveau plus élevé mais où l'étiage était inférieur. Sa surface est encore suffisante pour nous offrir un magnifique plan d'eau. Dans un angle de ce lac orthogonal, camouflés sous les arbres qui surplombent, les hydravions ont été approchés du rivage, sans être échoués. C'est le soir. Il semble qu'un couvercle sombre coiffe rapidement le ciel, venant de l'Orient. Quelques traits lumineux fuient vers l'Est, grandes parallèles de clarté, convergentes par la perspective, à l'opposé du point où le soleil a disparu.

Le gong d'une pagode voisine, aux toits de chrome orange, sous le ciel gris mauve, ponctue l'angélus des bonzes en prière. Le chargement des hydros s'achève. Les gestes précis et méthodiques ont glissé en sampan puis élevé sous les plans les lourdes bombes. Les colliers, les détonateurs ont été montés sous la surveillance du Lieutenant Dominique C..., chef de patrouille. Il a lui-même aidé ses gens, comme d'habitude. En dernier, le plein d'essence a été aussi soigneusement vérifié que le reste des préparatifs.

Emergeant du trou d'homme à l'arrière de la coque, un mécanicien annonce qu'il a donné un dernier coup d'œil sur l'arrimage et sur la tension des commandes. Ce « non-navigant », comme la majorité de ses camarades, a un souci qui touche à l'angoisse pour tout ce qui concerne l'état de « son avion ». Pour lui il n'y aura pas d'exaltation ; pas de gloire mais un labeur dur et pénible interrompu seulement par les heures de mortelle inquiétude où l'escadrille est en l'air.

Une étoile paraît, brillante sur le ciel encore clair. Elle se reflète, sous les plans de l'avion de Dominique en fins anneaux d'argent se nouant et dénouant en lacets précieux vers le rivage. A l'Est, les éclairs d'un orage lointain rappellent les gros éclatements d'autrefois vers la ligne de feu. L'air est calme et lourd, rendant pénible la respiration par saturation d'humidité et d'électricité.

Avec son second, le Lieutenant récapitule : départ fixé à 4 heures afin que l'arrivée sur l'objectif ait lieu aux premières blancheurs de l'aube.

— « Tout est-il paré, essence, huile démarreur ? »

— Plein complet et gonflé à bloc. Cartes, itinéraire.

— En place... »

Des explosifs, il n'est pas question, car ils ont placé eux-mêmes les engins avec leurs fusées réglées à huit secondes de retard. L'hydro bombardant en semi-piqué, il est nécessaire de lâcher la bordée sur l'objectif au dernier moment. Ceci avant la courbe qui remet l'avion en ligne de vol, la « ressource » en terme de métier. Si la bombe éclatait aussitôt qu'elle touche l'objectif, l'avion, tout près lui-même risquerait d'être soufflé dangereusement. Il faut lui laisser le temps d'achever son redressement et de s'éloigner. Huit secondes lui donnent quatre ou cinq cents mètres, et cela suffit.

Dominique ajoute encore : « Vous placerez le manche de double et vous dégagez le palonnier... on ne sait jamais ». Quoi qu'il soit assez malaisé sur ce type d'appareil de piloter de la place de navigateur-observateur, il tient à ce que son second puisse éventuellement le suppléer. On a vu parfois l'avion ramené alors que le pilote avait été mis hors de combat, par un observateur, même non qualifié. D'ailleurs l'observateur de Dominique a souvent tenu le manche en double et sait garder son cap. Son brevet de commandant d'avion sanctionne toutes ses qualités de navigateur.

De sa place, le pilote, au moyen d'un poussoir placé sur le manche et d'un sélecteur sur le tableau de bord, largue lui-même ses bombes une fraction de seconde avant de tirer à lui la commande de profondeur, à deux cents mètres au-dessus de l'objectif. C'est l'instant d'une sensation puissante, comparable à celle du sous-marinier qui presse un bouton pour lancer ses torpilles alors que ses cadrans lui montrent qu'il est en bonne direction. Mais dans le bombardement en piqué le pilote voit son objectif. Non seulement il le voit, mais il tombe sur lui de toute la vitesse de son moteur et de l'accélération du piqué. Ce n'est pas une sensation de chute due à la pesanteur, c'est une approche foudroyante, étreignant la bombe, retardant l'instant de la dégager jusqu'à l'extrême limite afin qu'elle atteigne plus sûrement le but visé. C'est aussi un jeu à « vaincre ou mourir » avec la D. C. A. adverse dont il faut faire abstraction complète. En ces secondes ultimes, l'homme réalise son destin. Et c'est l'aboutissement de tout un enseignement, le point culminant d'une vocation, l'apothéose d'une profession de foi d'aviateur militaire. Tout a été préparé pour cet instant du largage. Le spécialiste a été entraîné, le matériel a été conçu dans ce but à la

suite d'études, d'expériences et d'un surenchérissement continu de la perfection technique.

Dominique a ordonné à ses équipages de se reposer. Il les réveillera lui-même. Il sait que sa propre détente en ces heures dernières ne sera qu'une somnolence palpitante, peuplée de rêveries. Il s'est étendu sur la plage de sable fin, préservé du sol par une natte cambodgienne, toute fraîche de sa toile cirée noire. Il médite, les yeux aux étoiles masquées d'écharpes de stratus se condensant progressivement. A quelques mètres de lui, l'hydro a fondu dans la nuit. La planète brillante qui suivait le couchant a disparu avec son reflet. Seul, un clapotis révèle la coque de métal comme un murmure rythmé qui semble s'adresser au pilote étendu : « Je suis là, prêt de toute ma charge de carburant et d'explosif, bien propre de tous les soins dont tu me fais hommage... aies confiance ».

La pensée de Dominique peu à peu s'évade. Il la laisse aller à un assoupissement problématique. Tout n'est-il pas paré ? Ses yeux habitués à la nuit suivent la forme des nuages. Au zénith, la transparente chevauchée s'est matérialisée en volumes confus. Les très gros cumulus à l'image d'enclumes formés la veille au soir, déjà s'en sont allés en orages lointains.

L'aviateur connaît les nuages, le terrien se contente de les voir. Pour ce dernier, taches blanches, grises ou mauves se découpent sur la vaste demi-sphère du ciel sur un même plan. Images pour le poète, baromètres pour quelques-uns, ignorés de beaucoup, ils courent d'un horizon à l'autre, immuables et peu pressés. On dit : le ciel « se couvre » ; le rampant pense à une calotte qui bascule et ferme les cieux comme l'abat-jour d'une lampe à huile sur un vieux wagon. L'aviateur qui entend la même phrase sait que là où il n'y avait rien, les condensations d'une vapeur d'eau transparente tissent en quelques instants, sous l'effet d'un changement de température, un voile neuf. Il sait ce que les masses laiteuses peuvent cacher ou promettre et lorsque en P. S. V. (pilotage sans visibilité) il a été obligé de traverser, l'œil sur les instruments de bord, sur la montre, le compas et la carte, ces masses immenses, il a inévitablement senti la contraction de ses muscles et cette suspension de la vie psychique en deçà de l'angoisse. D'autre part, son déplacement rapide à côté ou au-dessus des nuages lui a donné une sensation nouvelle, celle de la perspective et de la valeur relative des différentes sortes de nuages.

Dominique évoque en regardant le ciel certaines de ces féeries parfois observées. Il se souvient de cet immense et tortueux canal de dix kilomètres de large et de 2.500 mètres de bord survolé au-dessus du Golfe du Tonkin. Ce vide aux parois verticales devait épouser les sinuo-

sités d'un courant marin, froid, telle est grande l'influence de la température du sol sur les condensations qui le couvrent. A trois mille mètres, Dominique observait les voiles brunes des barques de pêche au fond de cette vallée gigantesque. De légers stratus peignaient d'une gouache diluée de légers traits horizontaux dans ce vide. On eût dit un immense aquarium et Dominique eut presque une sensation de vertige en sautant ce décor pour les dieux marins. L'ombre de l'avion remonta la cataracte abrupte de nuages blancs et vint rebondir sur la surface des cumulus, auréolée de l'habituelle cocarde des couleurs du prisme, mille fois observée sur le dos des nuages, compagne fidèle qui dit mieux qu'un baromètre la hauteur relative de l'avion au-dessus des nuées.

Et c'est aussi cette arrivée en Cochinchine sur un gros avion de bombardement qui revient à la mémoire de Dominique. Les moteurs avaient été « réduits » pour perdre de l'altitude sans à-coups. La route directe traversait une région où en quinconce s'élevaient d'énormes cumulus en colonne comme si le ciel eût couvert une salle hypostyle à l'échelle du créateur. Le bombardier traversait ces piliers, puis les vides, l'un après l'autre et s'enfonçant progressivement vers le sol. Les nuages l'appelaient vers le haut dans leur fort courant de chaleur ascensionnelle, les intervalles étaient des trous où tombait l'avion, le baromètre sautait de + 4 à - 6 sans que Dominique ait touché les commandes. Mais ce n'est pas les « coups de pompe » qui l'avaient saisi, c'est le jeu funambulesque de la lumière entre ces cumulus en torsades verticales. C'était un éblouissant jeu de prismes et de vaporisations colorées, un feu d'artifice traversé dans ses explosions elles-mêmes. Et sous l'avion montait rapidement le gris foncé aux verts précieux de la rizière ou le céladon olive des plantations occultées à chaque instant par la triomphante blancheur des vapeurs nuageuses. La source de toute lumière semblait émaner des nuages eux-mêmes et le soleil, invisible, paraissait définitivement capté par toutes ces condensations bues aux cent cours d'eau du delta cochinchinois.

Dominique pense aussi à ces parfums de la forêt accumulés sous le bas plafond au-dessus des plateaux du Kontum, dans un vol périlleux à la recherche d'une ville disparue depuis des siècles, inviolée et mystérieuse. Sensation émouvante, alors que l'odorat de l'homme qui vole sur des machines est généralement brutalisé par les émanations d'essence et d'huile végétale.

Le souvenir de ce parfum s'empare de lui et peu à peu se transforme comme se muent les vapeurs en nuages. C'est l'odeur de la femme aimée que brusquement le kaléidoscope des sensations-souvenirs juxtapose aux senteurs sylvestres. Et voici que les nuées dessinent sur le

ciel l'image de celle qui toujours occupe la pensée de Dominique. Il se sent immatérialisé et fasciné par cette image qui l'appelle. Peut-être que son corps est là, insensible, étendu sur la plage douce, son esprit communie avec le plan céleste comme dans ses états d'hypnose dus aux stupéfiants...

Dominique sursaute. S'est-il réellement assoupi ? Il consulte sa montre d'un coup bref de torche électrique ? 3 h. 30. D'un bond il est sur pieds. La nuit est tiède. Débarrassé de son short moite il se jette dans l'eau noire. Le saisissement le rend à lui-même. Les ondulations dues à sa baignade lui révèlent le reflet d'un feu masqué sous la paillote près de la plage. Ses gens n'ont pas tous dormi et le café doit être prêt. Du linge propre. Bientôt tout le monde est à son poste. Déjà, une lampe-tempête s'est allumée là-bas sur un sampan, au plus loin de la ligne de départ du plan d'eau. Ce sera le point de direction du décollage.

Quelques ordres, des passages de silhouettes que l'on ne reconnaît pas, la flaque de lumière rapide d'un trait de torche électrique sur le sol. Dominique revêt sa combinaison qu'il coud par le glissement des fermetures métalliques. Il apprécie en cet instant les dernières minutes de silence. Il déteste le bruit mais il communie comme tout pilote avec le ronflement de son moteur. Déjà les mécaniciens sont à leur place et tâtent les robinets et les leviers des démarreurs. Quelques pas sur le sampan ; il grimpe sur la coque et se glisse à son poste. Bretelles de parachute. Ceinture. Gants. Ajustage du casque. Lunettes. Pieds bien calés dans les brides du palonnier... Dominique fait dans la nuit tous les gestes habituels et pensant à ce qu'il fait, discipline qu'il s'efforce d'inculquer à ses pilotes car il ne faut pas, le réflexe étant obtenu, que l'on oublie le souvenir d'une vérification. Les veilleuses du tableau de bord fonctionnent.

Il commande puis se penche vers l'intérieur de l'hydro. Son second est installé et ferme le capot, le radio dispose ses accessoires et tourne des commutateurs. A l'avant, dans le trou d'homme, sous le jumelage des mitrailleuses basculées, le servant tient le « bout » qu'il a détaché du bitton et qu'il faudra larguer dès que tournera l'hélice. Un avion terrestre chauffe ses moteurs immobile sur cales ; c'est le « point fixe ». Un hydro au contraire est lâché dès que l'hélice tourne et le fait naviguer. Au ralenti il fait des ronds sur l'eau en attendant la température voulue des organes du moteur et de l'huile.

Un rappel à ceux qui, restés sur la plage, n'ont plus qu'à attendre et restent dépositaires de l'angoisse : « N'oubliez pas le message, en chiffré »... puis au « Parés ? » posé à tous et affirmé par tous, c'est le « En route ! » définitif.

Injection, moulin de la magnéto de départ, la grande hélice fait un tour en soufflant, revient d'un quart et part...

La main sur la manette des gaz, le pilote Dominique, à grands coups de palonnier, trace des cercles sur l'eau. Il essaie ses magnétos en les séparant successivement. Tout va bien. Entre les repères lumineux le grand oiseau métallique tourne en rond laissant un sillage qui s'imbrique dans ses propres interférences. Il semble suspendu dans la nuit. Dominique ne perd pas du regard la lampe lointaine et quand il se trouve en direction et en bonne posture, d'un seul mouvement, comme on prend une décision irrémédiable, il tire à lui la manette et le moteur bondit à deux mille tours. La nuit est calme, pas de vent. Manche au ventre le pilote vise la lueur sous la ligne plus sombre de la forêt. L'hydro est lourd de toutes ses bombes et de son plein d'essence. Il semble qu'il ne décollera jamais. Cependant au bout d'un instant il monte sur le redan sous l'effet de la vitesse. La résistance de l'eau diminue, la coque « déjaugée ». Les plans commencent à porter mais la vitesse est encore insuffisante. Dominique repousse alors son volant afin de diminuer encore la résistance et de gagner en vitesse puis il le tire doucement à lui, arrachant l'énorme masse que l'air soutient seul désormais. La lampe-tempête passe alors sous l'avion, plus bas qu'on avait pu l'espérer mais Dominique ne la voit pas, les yeux sur les appareils de bord. Après un palier horizontal de quelques secondes, il fait un grand cercle, sur la gauche, comme les pigeons lâchés cherchent leur direction mais c'est aussi pour voir où en sont ses camarades de patrouille et les attendre. Une lueur comme une fusée sur l'eau lui apprend que le second hydro se lance à son tour vers la petite lumière de toute la force de son moteur et les feux de bord du troisième, occultant suivant une convention établie entre les équipages lui indiquent que tout est bien.

Il goûte alors la fraîcheur du vent et cette joie profonde de l'élément air, à trois dimensions, où l'on est si bien isolé dans une puissance divine. Achevant son cercle, il suit l'aiguille du compas : 300, 280, 240, 230, doucement, il donne du pied droit pour ralentir son virage 225, 222, le limbe se balance dans le liquide transparent... 220. C'est le « cap ». Il est en route et tout son soin dans la nuit sera de conserver ce chiffre 220 sur le tableau, jusqu'à l'aube tout en gardant 3 mètres de montée au baromètre jusqu'à 2.500 d'altitude.

Son second lui passe un papier : « Tout bien ».

Il n'y a maintenant plus, qu'à penser au but.

J. Y. C.
(Mars 1941).

QUELQUES

CITATIONS

(Extrait du *Journal Officiel de la République française* du 3 septembre 1940).

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE

comportant attribution de la Croix de guerre
avec palme.

.....
D'ABBADIE D'ARRAST (Charles-Raphaël), capitaine :

Officier splendide par ses qualités de chef et par son cran. Au cours d'une mission de reconnaissance à très basse altitude et de mitraillage de chars ennemis exécutée comme chef de patrouille, le 8 juin 1940, dans la région de Forges-les-Eaux, a été pris à partie par la D. C. A. ennemie. Mortellement atteint, est tombé au sol à son poste de pilotage. 1.680 heures de vol. Déjà cité à l'ordre de la brigade aérienne.

Le capitaine d'Abbadie d'Arrast a fait plusieurs séjours au Tonkin. Il y a mis sur pied la première escadrille de chasse (photo en première page de la couverture).

★ ★

(Extrait de l'Ordre « C » n° 70 du 23 juin 1940).

Le Général Commandant en chef VUILLEMIN, commandant en chef des Forces aériennes, cite à l'Ordre de l'Armée aérienne :

Le Lieutenant PRADELLE, des Forces aériennes 31 :

Officier pilote et observateur remarquable. Le 15 mai 1940, en Belgique, au cours d'une mission en vol rasant qu'il accomplissait comme volontaire a soutenu un dur combat contre trois chasseurs ennemis.

Son moteur en feu, son mitrailleur blessé, lui-même blessé, a réussi à ramener son avion dans nos lignes et à sauver son mitrailleur des flammes.

Refusant de se faire évacuer, a exécuté une nouvelle mission particulièrement délicate le 29 mai 1940, donnant à tous le plus bel exemple de cran et d'énergie.

Le Lieutenant Pradelle était, au début de la guerre, pilote à l'escadrille de chasse de Bach-Mai.

(Extrait du *J. O. E. F.* n° 67 du 8 mars 1941).

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE

comportant attribution de la Croix de guerre
avec palme.

.....
SCHERTZER (Pierre), commandant, groupement mixte aérien 595 :



Remarquable commandant de groupe, allant, tenace, courageux. A formé en quelques mois une unité parfaitement entraînée, qui a répondu entièrement à ce qu'on pouvait espérer. Le 25 septembre 1940, surpris au cours d'une mission de liaison par plusieurs avions de chasse ennemis, a accepté un combat inégal, se défendant et attaquant avec acharnement. Mortellement blessé, a continué à tirer, en obligeant l'adversaire à rompre le combat et permettant à son pilote de rejoindre nos lignes.

TIVOLLIER (Adolphe), Adjudant-chef, escadrille 2/595 :

Pilote de chasse de grande valeur, possédant les plus hautes qualités militaires, modèle de courage et de sang-froid. Le 10 janvier 1941, s'est distingué à nouveau en abattant en flammes, après un dur combat, un avion dans nos lignes.

CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMEE DE L'AIR

DE PUYBUSQUE (Jacques), Sergent-chef.

Jeune pilote animé de la plus magnifique ardeur. Vient de nouveau de se distinguer le 8 juin 1940 en abattant seul un premier Ju/87 et en en abattant un second en collaboration avec un camarade ; a remporté au cours du même vol ses cinquième et sixième victoires.

Titulaire de la Médaille militaire et de la Croix de guerre avec six citations, a abattu neuf avions ennemis en moins d'un mois.

Tombé en mer le 27 juin 1941, à Nhatrang, au cours d'un exercice aérien commandé.

CITATIONS A L'ORDRE DU CORPS D'ARMEE

MICHEL (Jean), Capitaine Commandant l'Escadrille I/CBS :

Commandant d'escadrille de tout premier ordre, faisant de son unité un splendide instrument de guerre, qu'il entraîne personnellement à n'importe quelle mission, obtenant de ses équipages un excellent rendement. A participé

à plusieurs bombardements de nuit en Thaïlande. Le 17 décembre, au cours de l'une de ces opérations, violemment pris à partie par la chasse et la D. C. A., a fait preuve d'une énergie et d'un courage remarquables en soutenant un combat inégal et prolongé, qui lui a permis de ramener son appareil intact après avoir abattu un de ses adversaires.

SORNET (Maurice), Adjudant-chef mitrailleur :

Excellent mitrailleur ayant fait preuve de remarquables qualités d'audace et de sang-froid au cours d'un bombardement de nuit en Thaïlande. A atteint l'objectif malgré une violente D. C. A. Attaqué à maintes reprises par un avion de chasse supérieur en vitesse et maniableté, a réussi à l'abattre, permettant ainsi à son équipage de rejoindre nos lignes.

Ces citations comportent l'attribution de la Croix de Guerre 1939 avec Palme.

CITATIONS A L'ORDRE DE LA BRIGADE

BERGES (Raymond), Lieutenant pilote-observateur :

Pilote et chef de bord remarquable, faisant preuve du plus bel allant et des plus brillantes qualités, toujours volontaire pour n'importe quelle mission. A participé à plusieurs bombardements de nuit en Thaïlande. Les 16 et 17 décembre 1940, au cours de ces opérations, s'est particulièrement distingué en atteignant les objectifs assignés et en rapportant de précieux renseignements sur l'organisation adverse, malgré l'activité intense de la chasse et de la D. C. A. Est rentré à la Base avec son appareil atteint de plusieurs projectiles.

LE MARÉCHAL A DIT :

« Le paysan de France a été assez longtemps à la peine, qu'il soit aujourd'hui à l'honneur. »

La Semaine dans le Monde

par Jean DESCHAMPS

Les armées anglo-russes ont envahi l'Iran le 22 Août.
Les hostilités ont cessé sur la demande du Shah le 29 Août.

(LES JOURNAUX)

En l'espace de moins d'une semaine donc la mainmise des Anglais et des Russes sur le territoire de l'antique Perse aura été totale. Au vrai, le monde s'attendait à l'agression, mais pas aussi tôt. Essayons de comprendre la raison profonde de cette intervention armée qui procède exactement du même patron que l'opération syrienne, libanaise et irakienne. Le problème dépasse, posons immédiatement cette donnée, le cadre du Moyen-Orient. Car quel est l'esprit assez simple ou naïf pour admettre encore aujourd'hui que l'action de la Grande-Bretagne a été dictée *uniquement* par le souci d'assurer la sécurité du ravitaillement américain par le Golfe Persique au cas où Vladivostok deviendrait précaire. Ce serait mal connaître l'Angleterre que de la croire préoccupée à ce point du ravitaillement de l'Armée des Soviets qu'elle sait au surplus fortement organisée et abondamment pourvue en armes et munitions, pour engager ainsi des forces considérables contre un pays déjà virtuellement soumis au protectorat économique anglais. La raison profonde, la seule vraie, est que l'Angleterre a une politique de guerre, une politique du pétrole, une politique qu'elle poursuit avec un farouche égoïsme depuis trente ans déjà.

En 1914, l'honorable Winston Churchill, alors Premier Lord de l'Amirauté, parlait déjà en ces termes aux Communes, très peu de temps avant les hostilités : « C'est notre ligne politique que l'Amirauté devrait devenir, en toute indépendance, le propriétaire et l'exploitant de gisements capables de répondre à ses propres besoins en combustibles liquides. En premier lieu, elle constituera dans ce pays des réserves d'huile suffisantes pour que nous n'en manquions pas en temps de guerre et pour que nous n'ayons pas à subir les fluctuations de prix en temps de paix. En deuxième lieu, elle devra pouvoir acheter des pétroles bruts jetés sur le marché à des conditions avantageuses... Le troisième aspect de notre politique pétrolière est que nous devons devenir les propriétaires ou, de toute façon, les contrôleurs, aux lieux d'extraction, d'une proportion raisonnable de la quantité d'huile brute qu'exigent nos besoins ».

En 1919 l'opinion d'un banquier anglais spécialiste notoire des affaires de pétrole, est la suivante : « L'Amérique a gaspillé en 60 ans un héritage qui aurait pu durer au moins un siècle et demi... Alors que le pétrole est devenu roi, les Etats-Unis approchent du moment où, en conséquence de l'appauvrissement de leurs gisements, ils devront abdiquer leur titre de « roi du pétrole » et entrer en concurrence avec d'autres pays pour se procurer la quantité de carburants indispensable à leurs besoins... Sur ce domaine, la position de la Grande-Bretagne est imprenable, car tous les champs d'huile prouvés ou probables, situés hors des Etats-Unis, sont dans des mains anglaises, dirigés ou contrôlés par les Britanniques ou financés par du capital anglais ».

Sous le prétexte de mettre fin à des activités allemandes — et ceci ressemble étrangement aux Allemands de Syrie — l'Angleterre est intervenue en Iran uniquement pour servir les intérêts essentiels du capitalisme anglais. On n'est bien servi que par soi-même. Pour assurer la sécurité du fonctionnement des puits de l'Anglo Iranian Oil Company, l'occupation des concessions par les troupes du Général Wawell a paru nécessaire. Il serait naïf de croire que cette occupation cesserait nécessairement à la fin de guerre. Pour notre part nous en doutons.

C'est pourquoi cette question dépasse le cadre du Moyen-Orient. Pour la saisir pleinement il convient de la transposer sur le plan économique international et de connaître les conditions actuelles de production du pétrole mondial. Les chiffres qui vont suivre ont été empruntés au très remarquable ouvrage de M. Victor Forbin, *Le Pétrole dans le Monde*, paru chez Payot l'an dernier :

Etats-Unis	165.179.804	millions de tonnes.
Russie	28.911.996	—
Venezuela	24.705.138	—
Iran	10.702.000	—
Indes Néerlandaises	7.756.280	—
Roumanie	6.656.878	—
Mexique	4.376.780	—
Irak	4.235.880	—
Colombie	2.855.910	—
Trinitad	2.316.084	—
Argentine	2.225.976	—
Pérou	2.193.872	—
Indes Britanniques	1.383.092	—

Bahrein	1.157.676	millions de tonnes.
Bornéo	954.290	—
Canada	799.924	—
Grande Allemagne	542.300	—
Pologne	499.360	—
Japon	377.976	—
Ecuador	316.412	—
Egypte	152.838	—
Albanie	120.000	—
Arabie	48.908	—
France	79.994	—
Hongrie	25.428	—
Autres pays	153.092	—

Total 268.708.000 millions de tonnes.

Une remarque s'impose : l'axe dispose d'environ huit millions de tonnes contre 29 millions à la Russie, 60 millions à l'Angleterre et 165 millions aux U. S. A. Le groupe anglo-américain trustee donc à lui seul 80 % du pétrole de l'univers. Malgré la position insulaire de l'Angleterre qui la rend particulièrement vulnérable du point de vue ravitaillement par mer, la proportion en sa faveur est considérable. Ceci pourrait engager les Anglais à un solide optimisme si récemment un de leurs plus grands spécialistes du ravitaillement n'avait mis en garde le pays contre la croyance que les Allemands allaient bientôt, sinon manquer d'essence, du moins épuiser leurs réserves.

Quatre ordres de faits se dégagent de la semaine écoulée :
1° La mainmise du capitalisme anglais accentue sa pression sur la majeure partie des pétroles extra-européens à l'exception des sources des U. S. A. ;

2° La façon dont cette mainmise s'est effectuée est caractéristique de la manière anglaise ;

3° La formidable consommation des armées modernes n'empêche pas le Reich de poursuivre la guerre à un rythme de violence inouïe. Ceci implique des réserves considérables et une production d'essence synthétique que les bombardements de la R. A. F. n'ont pas atteint ;

4° Le peu de crédit ou plutôt la méfiance qu'il convient d'accorder aux principes les plus solennellement affirmés au sujet de la liberté des peuples et sur leur droit de vivre en paix. Ces principes ne concernent que les nations indigentes. Les sous-sols riches sont un danger pour ceux qui les possèdent sans avoir les moyens de les préserver de la convoitise d'autrui. Ils sont la proie de l'égoïsme des nations puissantes. Cet égoïsme intéressé, l'Angleterre vient aujourd'hui de nous fournir encore une fois la preuve que s'il était la base de sa politique dans le passé, il continue à demeurer dans le présent le fondement de sa doctrine impérialiste.

La voie de la France.

C'est celle qu'a choisie pour elle son Chef, le Maréchal Pétain, c'est la voie du bon sens, c'est aussi celle de l'ordre. « Depuis le jour, avait déclaré le Maréchal à Royat le 19 août, où, par la force irrésistible des circonstances, plus encore que par la volonté des hommes et surtout de moi-même, je fus placé à la tête de l'Etat, j'ai fait de multiples appels au bon sens, à la raison et à la notion de l'intérêt public. J'ai réclamé avec insistance le concours de la bonne volonté de tous les Français.

« Aujourd'hui le temps des équivoques est passé. Il reste peut-être encore des insensés qui rêvent, je ne sais quel retour de régime dont ils étaient les profiteurs. Je suis sûr que la Révolution nationale triomphera pour le plus grand bien de la France, de l'Europe et du Monde. Quoi qu'il en soit il faut se prononcer : on est avec moi ou contre moi, et cette pensée est surtout vraie pour les serviteurs de l'Etat et d'abord pour vous qui êtes les premiers. Telle est la portée du serment que je viens entendre.

« La gravité du péril intérieur et extérieur rend plus affirmative que jamais ma résolution de m'appuyer sur tous les éléments sains du pays rassuré par ma volonté de mettre les autres hors d'état de nuire. »

Ces paroles ont été prononcées, on se le rappelle, le 19 août 1941 à Royat, à la réception par le Maréchal Pétain du serment des Conseillers d'Etat. Elles sont complémentaires des paroles qu'il a prononcées le 12 août à propos des principes de l'organisation intérieure.

On ne peut contester l'importance considérable de ce discours : en fait la France a rompu avec son passé inté-

rieur. Dans son rôle de Chef le Maréchal lui a tracé la voie à suivre, voie sur laquelle la France doit retrouver le redressement matériel et moral, la paix, l'ordre. Un certain nombre de mesures annoncées dans ce discours sont dès à présent en cours de réalisation : répression de la Franc-Maçonnerie, lutte contre le Marché noir, suppression de l'indemnité parlementaire, réorganisation régionale et provinciale dans le cadre administratif.

Pourquoi ces mesures qui en prévalent d'autres du reste ? A quoi répondent-elles ? On pourra en comprendre la nécessité du moment qui les a dictées en relisant avec soin les très importantes déclarations faites par M. Pucheu, Sous-secrétaire d'Etat à l'Intérieur, à la Presse le 23 août 1941. Ces déclarations sont le développement des mesures prescrites par le Chef de l'Etat et destinées à maintenir la paix intérieure.

« Certaines radios étrangères annoncent que depuis quelques jours la France est le théâtre de troubles et de désordres suivis d'arrestations massives.

« Il n'est pas besoin de démentir ces bruits auprès des journalistes français. Dans les villes de France comme dans les campagnes il n'y a ni fièvre, ni trouble. L'ordre y règne.

« Je sais cependant que l'opinion fut émue par un certain nombre de faits d'importance inégale et d'origines très différentes.

« Tout d'abord lorsqu'une personnalité politique trouva la mort à la suite d'un attentat, on se demanda si cela n'ouvrait pas une période de vindicte politique où les passions s'exaspèrent multiplieraient les victimes. Il y a quelques jours à peine, des jeunes gens faisaient sauter la porte de la synagogue de Vichy, ne réussissant ainsi qu'à compromettre dans l'esprit de certains les nécessaires opérations pour la sauvegarde de la santé morale et des traditions du peuple français qui doivent être assurées de la légalité.

« Le gouvernement affirme sa volonté de réprimer le terrorisme partisan dès son apparition et briser impitoyablement toute atteinte à son autorité. »

Relativement à la nouvelle activité du parti communiste, M. Pucheu a déclaré : « Remplissant la mission que m'ont confiée le Maréchal et l'Amiral, je ne tolérerai pas que cette manœuvre se poursuive. La nation sait qu'elle ne peut se réclamer de la patrie cette fraction de l'étranger dont toute l'action dans la période qui précéda la guerre tendait dans la Métropole à rompre l'unité sociale par la lutte des classes et par le soutien de prétendus autonomistes et séparatistes, et dans l'empire à dresser contre la souveraineté française les peuples que nous voulons associer à notre civilisation.

« ... Le gouvernement est armé pour agir. En matière d'activité communiste ou anarchiste, des sections spéciales, des tribunaux militaires et des cours d'appel statueront sans délai. Leurs jugements ne seront susceptibles d'aucun recours ou pourvoi. Ils seront immédiatement exécutés. La peine de mort pourra être prononcée. »

Il ne peut donc y avoir d'équivoque à présent. Surtout depuis le 26 août 1941, date à laquelle MM. Pierre Laval, Marcel Déat furent l'objet d'un attentat de la part d'un anarchiste nommé Colette, alors qu'ils assistaient en compagnie de M. de Brinon, au camp Borgnis-Desbordes à la remise du drapeau à la légion anti-bolcheviste. Tout lecteur est au courant de cet événement. Nous n'y reviendrons donc point. Ce qui importe que l'on comprenne c'est l'urgence de la mise en application des mesures d'ordre prises par le gouvernement du Maréchal. Il suffit d'enregistrer les réactions de la presse pour apprécier le caractère odieux d'un tel geste. « C'est le relèvement de la France que l'on veut empêcher », a déclaré M. Laval blessé. M. de Brinon concluait également : « Les excitateurs des radios de Moscou, de Londres et de Boston ont fait leur ouvrage. Les Français qui s'en font les « speakers » sont de simples criminels, ceux qui les écoutent sont des insensés ».

Le *Journal des Débats* ajoute : « On ne peut que souscrire aux mesures énergiques que le Gouvernement du Maréchal Pétain a pris contre ceux qui rêvent de catastrophes pour la France déjà cruellement meurtrie par la guerre, la défaite et leurs contre-coups.

« Tous les Français vont d'accord avec le Maréchal pour stigmatiser l'action directe abominable et pour qu'on poursuive sans merci les agents de l'étranger. Il s'agit d'anéantir le terrorisme partout où il peut sévir ».

Le *Petit Parisien* écrit : « Tout ce qui prépare et favorise notre renaissance met en fureur les hommes de Londres et de Moscou. Supprimer les grands serviteurs du pays fut toujours l'ambition britannique et l'on sait que les Soviets ne reculent devant aucun crime ».

Le *Matin* accuse la radio britannique « qui chaque soir excite au crime les Français demeurés en France. Elle exhorte cyniquement les Français à s'entre-tuer ».

On pourrait multiplier les commentaires et les témoignages. Nous nous arrêterons à ceux-là. Nous remarquerons seulement que les manifestations de sympathie parvenues par millions à M. Laval, de tous les coins de la France et provenant de toutes les classes sociales, prouvent que la politique de collaboration du Maréchal fait son œuvre.

En Europe comme en Extrême-Orient

La bataille continue en Europe avec des avantages allemands sur le front Est malgré une opiniâtre résistance russe. Tallin, Viborg ont été prises. Leningrad est pratiquement encerclée comme du reste Odessa. Mais la résistance russe est loin d'être rompue. Les deux dictateurs de l'Axe se sont réunis le 29 en Ukraine afin de mettre au point leurs plans d'avenir. La bataille continue également sur le front occidental où la R. A. F. plus en force augmente la pression de ses bombardements massifs sur les villes industrielles allemandes.

En Extrême-Orient détente manifeste, malgré les départs d'Anglais du Japon, malgré les départs des Japonais des Philippines. Un *modus vivendi* est certainement en vue après les entretiens Nomura-Roosevelt-Cordell Hull. Verons-nous une nouvelle rencontre « quelque part dans le Pacifique », entre le Prince Konoye et le Chef du gouvernement américain ? Le Japon se trouve, semble-t-il, à un tournant décisif de son histoire. Il doit choisir sa voie lui aussi et s'adapter. S'adaptera-t-il sans abandonner le tripartisme et les obligations qui le lient aux puissances de l'Axe ? Toute la question extrême orientale est là.

LA VIE INDOCHINOISE

Le Message de départ du Général Sumita, chef de la Mission japonaise en Indochine.

« La convention nippon-française relative à la défense commune de l'Indochine étant signée, ma mission est terminée et mon gouvernement m'a donné l'ordre de rapatrier. Sous peu je vais quitter l'Indochine.

« C'est au mois d'octobre de l'année dernière que je fus nommé Chef de la Mission japonaise en remplacement du Général Nishihara. Une année bientôt va s'écouler.

« Franchement parlant, ayant rempli diverses fonctions en France pendant cinq ans et demi, notamment celles d'attaché militaire à l'Ambassade du Japon, je me croyais, au moment de ma désignation, assez au courant des choses françaises. Mais en arrivant en ce pays qui m'était jusqu'alors inconnu, j'ai eu quelques doutes sur ce que je pourrais faire pour bien m'acquitter de la mission qui m'était confiée. S. E. le Gouverneur Général Decoux, les Autorités et les populations indochinoises n'ont cessé cependant de me témoigner une sympathie profonde et une parfaite compréhension. Aussi ma tâche a-t-elle été rendue relativement facile. En moins d'une année les relations nippon-indochinoises sont devenues très étroites dans tous les domaines tant politique qu'économique et militaire. J'en suis très satisfait.

« Le nom de l'envoyé de mon gouvernement qui me succède ne m'est pas encore connu. Mais je suis persuadé qu'il sera un homme ayant un grade très élevé et une longue expérience des affaires internationales. Son arrivée prochaine consolidera indissolublement les liens d'amitié de nos deux pays. C'est une grande joie pour moi de constater que mes efforts n'étaient pas vains.

« Je formule les vœux les plus sincères pour que l'Empire français et l'Indochine en particulier réalisent les plans d'organisation pour la prospérité future. Et je remercie du fond du cœur Son Excellence le Gouverneur Général Decoux, les Autorités et les populations indochinoises des cordialités dont j'étais l'objet durant tout mon séjour en ce pays. »

Ce message a été publié le 29 août.

La crémation de S. M. Sisowath Monivong.

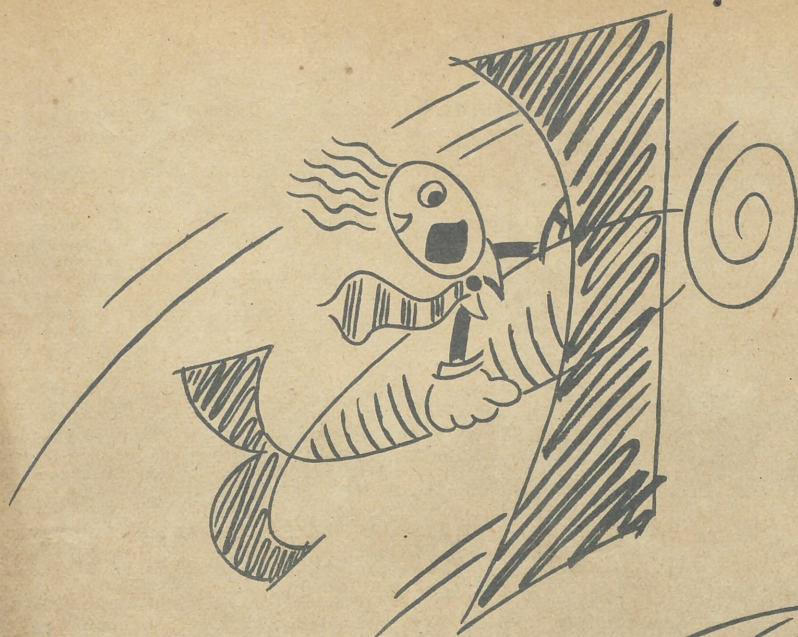
La cérémonie de l'incinération de Sa Majesté Sisowath Monivong a commencé à 17 heures, exactement au milieu d'un public de 30 à 40 mille personnes. Sa Majesté Sihanouk est arrivée sur le terrain du Men le 29 août 1941 à 17 heures, saluée par les troupes khmères et françaises.

A 17 h. 20, le Gouverneur Général et le Résident Supérieur au Cambodge sont arrivés et ont rejoint Sa Majesté.

Dans la tribune d'honneur, face à l'entrée de l'enceinte du Men, du côté Sud, Sa Majesté, le Gouverneur Général et le Résident Supérieur, ont pris place avec les hautes personnalités khmères, françaises et étrangères. De chaque côté était une tribune réservée aux invités de Sa Majesté et du Protectorat, environ deux mille personnes. Après la distribution au public de petits buissons en bois de santal pour les déposer sur le bûcher royal, Sa Majesté a quitté la tribune escortée de gardes royaux, suivie du Gouverneur Général, du Résident Supérieur et des hautes personnalités présentes, pour allumer le bûcher. La cérémonie publique de l'incinération a commencé à 17 h. 45 avec le concours de la Musique royale qui a exécuté une marche funèbre.

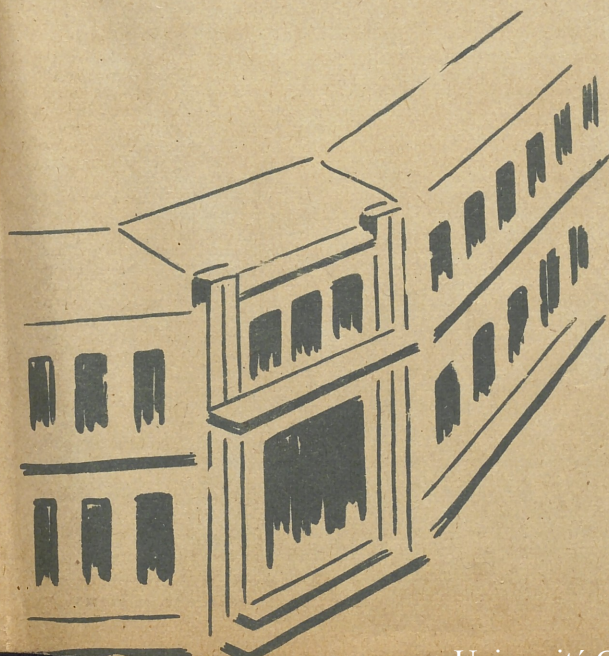
M. le Gouverneur Général et le Résident Supérieur se sont retirés aux accents de la *Marseillaise* et de l'hymne cambodgien.

A 18 heures, la foule des invités s'est écoulée. Malgré une pluie légère, autour du terrain du Men et du Palais royal, une grande foule stationne. Toute la nuit, le bûcher sera entretenu par les dignitaires de la Cour.



EST-CE QUE
TU TE SUICIDES?

NON, JE DESCENDS
PASSER UNE COMMANDE



L'IMPRIMERIE
G.TAUPIN & C^{ie}

8, 10, 12

RUE DUVILLIER

