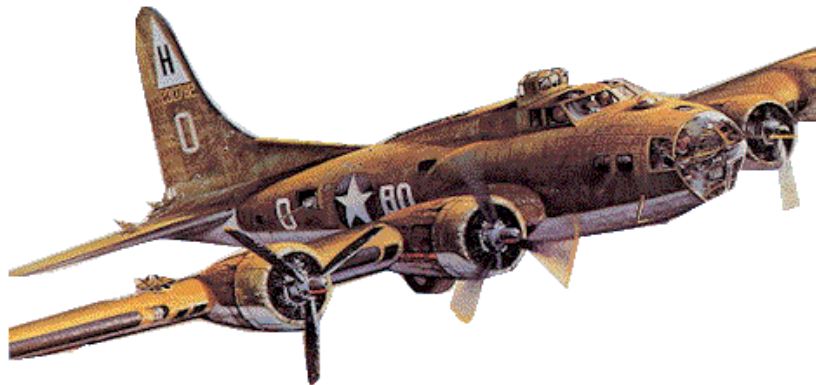


AIR POCHE ONE



2003

**B17-G "Denny Boy"**



Féternes, 16 juillet 1944

# Histoire du B17-G Denny Boy

novembre 02

**B-17 G  
"Denny Boy"  
306 TH Bomb Group**

**N.42-107153**



**Association Contact**

Russell A. Strong  
5323 Cheval Place  
Charlotte. NC 28205  
Phone: (704) 568-3803  
E-Mail: russell.a.strong306@worldnet.att.net  
Newsletter : 306th Echoes

**Web Page**

<http://www.306thbw.org/306thBmbGrp/>

**Renseignements**

B17-G / 42-107153 Basé à Thurleigh.  
Écrasé à Féternes (Haute Savoie) le 16 Juillet 1944

**Equipage**

LT Fred JONES	(pilot)
LT Clifford HAMMERSLEY	(co- pilot)
LT Charles WEAVER	(navigator)
LT Robert STALWALKER	(bombardier)
Sgt John GRIFFITHS	(mecanic)
Sgt Robert PRICE	(radio operator)
Sgt Woodie ROSE	(machine gunner)
Sgt Milton KATZ	(machine gunner)
Sgt Arthur FLORES	(machine gunner)

**Numéro de la perte de l'avion**

N°-7567

# L'histoire ...

*Extrait du texte de Roger ANTHOINE : Aviateurs Piétons vers la Suisse*

## Posés à 18 kilomètres de la Suisse !

<b>Equipage JONES, 306 BGP</b>	<b>Abattu</b>	<b>En Suisse</b>	<b>Hors Suisse</b>
2.Lt Fred JONES	16.07.1944	17-18.07.1944	24.08.1944
2.Lt Clifford HAMMERSLEY	Idem	Idem	13.09.1944
2.Lt Charles WEAVER	Idem	Idem	Idem
2.Lt Robert STALNAKER	Idem	Idem	4.10.1944
Sgt John GRIFFITHS	Idem	Idem	24.08.1944
Sgt Robert PRICE	Idem	Idem	2.09.1944
S/Sgt Woodie ROSE	Idem	Idem	13.09.1944
Sgt Milton KATZ	Idem	Idem	avec PRICE
Sgt Arthur FLORES	Idem	Idem	16.09.1944

Le seul épisode où apparaissent des évadeurs provenant (presque) de Suisse romande concerne l'équipage au grand complet du 2.Lt Fred JONES.

Ils sont neuf aviateurs qui, très tôt le 16 juillet 1944, décollent de Thurleigh à bord du B-17G 42-107163. Neuf hommes parmi les 9800 qui dans 1087 quadrimoteurs s'en vont ce dimanche loin en Allemagne méridionale. Leurs cibles : les usines BMW de moteurs d'avions à Munich-Allach tout près du sinistre camp de concentration de Dachau. Et aussi l'aérodrome de Munich-Riem, la ville d'Augsbourg, celle de Stuttgart, les triages ferroviaires de Saarbrücken. En principe tout cela. Dans la réalité la météo perturbe encore le raid : Munich attaquée pour la quatrième fois en six jours, ne reçoit « que » 492 des 890 tonnes que la 8e USAAF lui destinait.

### Livrée argent

Onze Forteresses ne retournent pas en Angleterre. Y comprise la « 163 » de JONES. C'est un avion d'apparence neuve, tout d'argent vêtu, dépourvu de peinture de camouflage comme tous les Boeing sortis sous licence d'usines Douglas. Même les lettres d'identification manquent sur ses flancs car le Groupe 306 auquel elle appartient ne prend même plus la peine de les orner ainsi. Comme marques il ne reste à l'avion que sa lettre Individuelle V et celle du Groupe: un H blanc sur triangle noir.

On voit JONES pour la dernière fois à 9 h 40 juste après le Point Initial de la course de bombardement. La visibilité est mauvaise autour de Munich et sept dixièmes de nuages s'interposent devant l'armada qui se met en montée pour les surplomber. JONES choisit de virer à droite. Il disparaît en arrière, en vol bien contrôlé. Que se passe-t-il à bord?

Certes le navigateur Charles WEAVER souffre de troubles Intestinaux..., mais c'est la flak qui entraîne le demi-tour. On n'a rien vu, rien entendu: sinon un cliquetis de billes dans un seau de fer. Par l'intercom, JONES a procédé au contrôle de sécurité: aucun de ses huit aviateurs n'a rapporté de dégâts ou blessures. Puis d'un coup, devant le copilote Clifford HAMMERSLEY, l'indicateur de pression d'huile du moteur 1 fait bande à part... bientôt suivi par celui de la température qui monte en sens inverse. Et cela au moment où en charge on tente de grimper raide avec la formation ! Hélice en drapeau ou pas...? Rester en formation ou pas...? D'abord se battre avec les commandes pour garder sa place malgré l'instabilité atmosphérique, malgré les turbulences de douzaines de sillages... Conciliabule tendu entre pilotes... Gorges sèches... Voix feutrées dans le groin humide des masques à oxygène... On largue! Depuis le nez le bombardier Robert STALNAKER ouvre les portes de soute, libère les trois mille livres de bombes. Soubresaut. La Forteresse allégée regagne un peu d'espace. Pas assez...

Derrière, des deux côtés, d'autres B-17 surgissent, fantomatiques dans les voiles de cirrostratus torturés... Et voici qu'une quasi-collision libère des bouffées d'adrénaline... On ne tergiverse plus: dégagement à droite, hors formation, loin sous elle... Dans les nuages qui protégeront des rares chasseurs adverses encore opérationnels. Tout l'épisode n'a duré qu'une bonne minute... WEAVER donne aux pilotes un cap de 280° qui devrait permettre de rentrer en Angleterre en isolés. Pourtant, dans les nuages la route ramène le B-17 verticale de Strasbourg dont la flak est notoirement active. Si active qu'elle endommage un second moteur, cause une fuite d'oxygène, lacère un parachute... Un autre parachute se déploie accidentellement dans l'avion. Plus question d'abandonner l'appareil ...

Sur les Vosges on change de cap. Au 180° cette fois. Vers la Suisse. Sans doute faudra-t'il s'y poser sur le ventre, train rentré, Il est ainsi préférable que la tourelle de balle sous le fuselage ne puisse l'enfoncer et briser l'appareil. On décide de la larguer : Woodie ROSE son occupant attiré, s'affaire à la détacher, aidé du sabord Milton KATZ. Frénétiquement on pivote manuellement la grosse boule, armes pointées en bas... Au marteau, les crochets de sécurité sont détruits... On a le temps de déconnecter les arrivées électriques et à oxygène puis il faut détacher les douze boulons du cerclage de rotation... Inutile de récupérer le viseur K-4... La sphère disparaît avec un bruit de cloche au contact du coupe-tir extérieur ... Avalée par les nuages on ne saura jamais où elle se fracasse. Dans le lac Léman peut-être...?

Pourquoi le quadrimoteur aboutit-il là plutôt que sur le Jura neuchâtelois demeure incertain<sup>1</sup>. Ayant peut-être dérivé au-dessus de la couche ou bien JONES n'ayant pas voulu descendre sans visibilité trop près d'un relief enrobé de nébulosités, l'avion perce en tous cas les nuages vers Rolle. Peut-être les Américains confondent-ils à présent le Léman avec le lac de Constance<sup>2</sup>. Ils estimeraient ainsi que la Suisse neutre serait ces collines dégagées et ensoleillées au sud du plan d'eau. Là, c'est en réalité la Haute-Savoie théoriquement encore sous domination allemande même si ses montagnes recèlent de nombreux maquis auxquels l'occupant ne se frotte plus guère.

---

<sup>1</sup> Une correspondance adressée aux neuf aviateurs est demeurée stérile sur ce point. Coïncidence ici aussi : tandis que le mitrailleur ROSE habitait l'Arkansas, son collègue Florès demeurait en une ROSE Avenue en Californie.

<sup>2</sup> La méprise peut se justifier lorsqu'on survole par météo incertaine des territoires inconnus. Il en fut ainsi le 11 août 1944 lorsque l'équipage d'un B-24 confondit les lacs Léman et de Nantua, se posant en France en se croyant aux environs de Genève.

## Au-delà du Léman

Bas sur le lac la Forteresse éclopée aborde la Pointe d'Yvoire, vire vers l'est en descente, tonne sur Allinges. Dans un ravin le jeune Léon GIROUD garde ses chèvres. Un puissant ronflement de moteurs, « un vacarme formidable, étourdissant »... Le quadrimoteur surgit sur le garçon, très bas déjà... Jamais il n'a « vu un avion d'aussi près, si gros (...) beau et brillant comme inox au soleil »... L'enfant rassemble ses bêtes, les ramène à sa ferme de Noyer. Il n'apprendra que bien plus tard que l'objet de son émerveillement s'est posé à seulement 16 km de chez lui. Et pourtant jamais il n'ira le voir: le labeur quotidien, l'éloignement aussi car on ne se déplace pas beaucoup en campagne pauvre, d'autant moins que les sauvages Gorges de la Dranse font barrage.

Dans le cockpit il faut prendre la décision de poser. Dans l'axe, trop de relief où l'atterrissage forcé risquerait de faire tourner au désastre ce qui n'est que la seconde mission de l'équipage in corpore. Au-delà du profond sillon de la Dranse, la Dent d'Oche et toutes sortes de malsaines aspérités... Le sol défile. Même à vitesse réduite, volets sortis, chaque seconde rapproche de 55 m tous ces pics bouchant l'horizon... L'équipage a gagné la station d'écrasement: tout le monde est blotti dans le compartiment radio... Seuls JONES et HAMMERSLEY demeurent aux commandes... Chaos... Rituel de détresse... Harnais resserrés... Fenêtres-cockpit entrouvertes... A droite, des terrains appropriés sur un plateau... Cercler pour perdre de l'altitude?... Pas le temps... Vingt secondes... Quatre coups de sonnerie pour avertir du choc à venir... Pleins volets, la queue est déjà alourdie... Moteurs morts, contacts coupés.

Au-delà de la Dranse, l'appareil en détresse vient de frôler Champanges où Fernand MAURICE joue aux quilles. Surpris il lève les yeux à temps pour constater qu'un moteur est à l'arrêt. Puis l'avion oblique à droite vers les pentes douces de Vinzier. Au cimetière de Féternes c'est au tour de Marthe



BORDET de s'étonner sous la machine « qui arrive comme un planeur (les gaz sont coupés) avec un homme debout sur l'aile » (c'est une pale de l'hélice en drapeau au moteur n° 1) ... Curninges n'est qu'à un kilomètre du lieu d'impact. La Forteresse y survole très bas les fidèles sortant de messe... Gilbert MOREL remarque d'intempestives pétarades de moteurs : magnétos coupées, les moteurs entraînés par leurs hélices au petit pas hoquent encore... L'avion plonge vers les champs sous Divoz...

Robinets d'essence fermés... Trop haut quand même sur cette calme carte postale... Beau terrain herbeux en bordure de blés... Plaquer l'avion au sol ! Vacarme de tôles... Longs bruissements... Geysier de poussières poussant depuis l'orifice de la tourelle tombée... Gémissements métalliques... Choc : le moteur 3 brise ses attaches... Silence irréel dans la poussière qui enfarine hommes et choses. La belle Forteresse argentée gît presque intacte sous le soleil de midi. A jamais séparée de son élément naturel. Dans la campagne déserte, au bas de





la chapelle Champeillan entre Féternes et Vinzier, un silence irréel contraste avec le tohu-bohu des minutes de pré-atterrissage. Craquements de métal qui refroidit ... On s'extrait de l'épave qui n'en est pas encore une. L'avion est pratiquement intact, à peine froissé aux flancs. Un parfait atterrissage en détresse. En Angleterre l'appareil pourrait être récupéré, revoler dans la

huitaine peut-être. Ici en Haute-Savoie il devient une statistique : le n° 7567 des pertes des USAAF...

## Bœufs-moteurs

Personne n'est sérieusement blessé: quelques bleus et une égratignure au crâne pour Arthur FLORES le mitrailleur de queue. On se remet de l'émotion.

Détruire l'avion ? Peut-être pas nécessaire si on est en Suisse. On fait en tous cas exploser l'IFF. On brûle des documents. Leur âcre odeur s'ajoute aux caractéristiques effluves du fuselage, faits d'émanations d'huile, de parfums d'essence, de relents de poudre brûlée, de senteurs de graisse d'armes et de ces inoubliables exhalaisons de circuits électriques chauffés...

Quant à l'avion, il ne brûlera - partiellement - qu'à la nuit. Puis la belle épave sera réduite en ferrailles déchetées par l'outillage rudimentaire d'amateurs de souvenirs ... ou de métaux à revendre. A quelques centaines de mètres de l'incident, André PEILLEX était aux premières loges dans sa ferme du Nattay. Dans quelques jours son attelage de boeufs dégagera le moteur 3, le hissera à sa ferme, y tractera de longs serpents de cartouches, ramènera du caoutchouc des réservoirs auto-obturants : des années durant on en ressemellera les sabots... A la longue ce sera pourtant le transporteur Félix SERVOZ de Bernex qui rassemblera les débris.

Philippe BAUD se trouve parmi les premiers arrivés près de l'attraction du jour. Il habite Flon, un hameau perché au-dessus des gorges de Dranse, en contrebas de l'atterrissage. C'est sa soeur Marie-Louise qui a remarqué cet objet blanc au-delà du Mont



d'Hermonne, sur Allinges. On l'a vu traverser les gorges, virer au sud, descendre vers Flon en rasant le paysage... Sidérés, les deux jeunes gens perdent de vue l'avion qui s'enfonce derrière le replat. Puis plus rien. Plus d'avion. Plus de vrombissements ... Philippe escalade la pente, court vers Champeillan. L'immense avion argenté n'est qu'à 700 m !



Echoué en bordure de blés murs. Tout près s'agitent quelques personnages patibulaires en blousons brunasses et salopettes vertes. Ils gesticulent, baragouinent un curieux dialecte nasal... Ils ignorent - étrange coïncidence - qu'ils viennent de se poser à une encablure du lieu où en octobre dernier se produisit un modeste parachutage d'armes destinées au maquis.

Déjà une petite foule s'agglutine, accourue des hameaux et fermes saupoudrant le plateau. Depuis Curninges, Gilbert et Louis MOREL arrivent pantelants à vélo. De Thieze, Pierre MICHAUX pédale aussi, traverse Chez Divoz, monte vers Les Cloux, abandonne son vélo à la chapelle, déboule sur l'avion. Il ne sera pas le seul à vouloir dégager une arme mais il sera le seul à s'y coincer un doigt dans une culasse récalcitrante. Parmi d'autres que tentent les dix mitrailleuses Savage calibre 50 encore dans l'appareil, il y aura Cyrille LAZARE. Il est pilote d'avion. Ou plus exactement il l'a été, à Mérignac et en Afrique du Nord en 1940. Depuis il est allé en Suisse et est revenu « travailler » au maquis FTP sous le nom de « Michel ». Ici à Féternes, il récupérera trois parachutes, deux mitrailleuses, des caisses vertes de grosses munitions. Elles serviront à harceler les Allemands ... même si l'une d'elles ne pourra être utilisée qu'au coup par coup.

Venue de Chez DIVOZ, il y a Mme DUCRET. C'est à elle qu'un aviateur demande «Switzerland ?»... Non on n'est pas en Suisse ! Consternation près du fuselage... «And how about marquis ?»... Qu'est-ce qu'ils veulent au marquis ? Il n'y a pas de marquis au château de Larringes ! On finit par comprendre qu'à défaut de Suisses, l'équipage veut avoir affaire au maquis. Cela tombe bien : la Haute Savoie en regorge de maquisards. Il y en a à Vacheresse, à Abondance, plus haut encore. Des FTP, Francs Tireurs et Partisans. Quelqu'un est déjà parti en vélo, colporter vers leurs repaires la nouvelle d'un «débarquement allié».

Les aviateurs se sont dispersés. Jean-Louis GUENEL a «comme tout le village de Féternes abandonné son repas pour courir au plateau». Chemin faisant deux hommes le hèlent depuis un bosquet : des Américains qui se cachent, cherchent de l'aide. Ce sont vraisemblablement Charles WEAVER et Woodie ROSE. On fraternise: Jean-Louis reçoit du chocolat, refuse cigarettes et même une montre, remonte vers l'avion avec les deux aviateurs. Ses éphémères amis prétendront plus tard avoir «été pris par les Allemands et libérés par le maquis»...

## Fuir vers Morgins

Près du B-17 l'anxiété gagne tout naturellement l'équipage pour qui la France doit regorger d'Allemands. C'est vrai. Il s'en trouve des centaines à l'Hôtel Splendid d'Evian, transformé en Feldlazaret pour blessés du front russe. Il s'en trouve aussi à Thonon. Moins nombreux mais plus valides ceux-là. Ce sont les mêmes ou presque qui le 20 février et le 20 mai ont sévi à

Féternes contre la résistance locale. En début d'après-midi ils arrivent au plateau depuis Féternes-Vieux. Ils tâtonnent à la recherche du site.

A Champanges, le jeune Maurice n'a pas trouvé l'avion non plus mais il dénombre quelque 70 Allemands en motos, voitures et camions, Le convoi remonte vers Larringes, y investit la tour du château perché sur son éminence. D'ici les Allemands observent un grand concours de peuple, croient à un rassemblement de ces maquisards à qui ils ont eu trop souvent affaire, renoncent à s'engager plus loin. Ils ne s'y résoudreont que demain matin : sous Nattay, ils ne trouveront plus qu'une épave au coeur rongé par le feu. Entre-temps en effet, tous les récipients de la région ayant été remplis de la verte essence à 130 octanes, le maquisard Félicien CONVERSET aura mis le feu à l'appareil... Si les Allemands demeurent prudemment à Larringes, Georges PORTAY quitte le village, lui. Il y abandonne ses moutons, court à l'avion. Il demeure l'après-midi sur place, assiste aux dégradations de la Forteresse, ne remarque pas que les aviateurs s'esquivent. Un mini-mystère s'inscrit ici. Aucune source consultée ne mentionne le moindre contact de l'équipage avec les Allemands, ni a fortiori la moindre capture. Et pourtant. Interrogés aux USA, quatre au moins des aviateurs déclarent avoir été « brièvement aux mains des Allemands et sauvés par le maquis »... Vérité ? Ou réminiscence d'une affabulation pour consommation suisse afin d'y éviter le statut d'interné ?

En Haute-Savoie en tous cas, l'équipage est évacué vers les escarpements sauvages, à Vacheresse où les naufragés passent la nuit. Des FTP tentent de les y rallier à la clandestinité permanente. Sans succès. Ils font comprendre qu'ils sont faits pour voler, pas pour un job de fantassins. Ils insistent pour passer en Suisse. A pied, à défaut d'y être parvenus en vol.

Ce sera chose faite à minuit le 17/18 juillet 1944. Et coïncidence encore, il appartient à François CETTOUR-ROSE de mener vers la frontière les touristes du danger dont un membre est ce quasi-homonyme Woodie ROSE, un hillbilly venu d'Arkansas. Accompagné par Jean DUFOUR, François guide les aviateurs jusqu'au Pas de Morgins : 20 km de montée sans histoire, en terrain bien contrôlé par les Terroristen, pour aller les confier aux gardes-frontière gris-vert. Leurs destins se séparent là. L'équipage JONES est enregistré, sommairement interrogé, descendu en vallée du Rhône. Les neuf hommes se qualifient non pour un record de vitesse mais pour celui du gang le plus étoffé à arriver en Suisse. Et aussi pour être le seul équipage-piéton à s'y réfugier au grand complet.

JONES et ses huit camarades ne feront en Suisse qu'un séjour relativement bref. Les plus expéditifs se ré-évaderont dès le 24 août : JONES et son mécanicien John GRIFFITHS. Deux autres un peu plus tard : le radio Robert PRICE et Milton KATZ. HAMMERSLEY, ROSE et WEAVER seront de retour à Annecy par le rapatriement du 13 septembre. FLORES partira officiellement le 16 tandis que STALNAKER atteindra Annecy le 4 octobre 1944.

Mais le 17 juillet au Pas de Morgins, leurs amis passeurs sont aussi « invités » à une villégiature suisse. François CETTOUR est soumis à une fouille douanière : il ne porte ni arme ni contrebande mais on lui confisque des lettres des Américains à leurs familles. On l'envoie à Martigny « pour une formalité ». Une formalité qui dure des semaines. En prison ! Une mise à l'ombre qui lui évite toutefois d'être présent lorsque les Allemands exaspérés envoient le 6 août des avions bombardier et mitrailler les maquisards de Vacheresse, Abondance et ... Morgins en Suisse<sup>3</sup>.

*Fin du texte de Roger ANTHOINE*

---

<sup>3</sup> Dimanche 6 août 1944 des chasseurs-bombardiers Bf-109 allemands s'en prirent au repaire de maquisards français qu'était la vallée d'Abondance et par erreur attaquèrent aussi Morgins en Suisse. Ils larguèrent deux bombes et mitraillèrent les parages, faisant une dizaine de blessés dont deux hommes de la Cie III/20 1 et la gérante du Foyer du Soldat. Les dégâts furent évalués à Fr.S. 169'497.-.



## Quelques précisions sur le « Projet B17 » ...

Le texte ci-dessus est extrait du livre de Roger ANTHOINE : « **Aviateurs piétons vers la Suisse** », qui relate bon nombre d'histoires de ce type. Je ne peux que vous conseiller de le lire, alors courrez l'acheter !

Le « **Projet B17** », tel que nous l'avons imaginé pour le prochain meeting AIR POCHE ONE en juillet 2003, se déroulera selon un calendrier qui devrait comprendre : une soirée-conférence (jeudi 17/07) et une journée de commémoration (vendredi 18/07) à Féternes et bien entendu le meeting aérien à Habère-Poche (samedi et dimanche 19 et 20/07), avec les pilotes américains comme invités d'honneur.

Notre école de pilotage s'est associée avec les Communes de Féternes et d'Habère-Poche, et nous avons reçu des promesses de soutien du Président du Conseil Général de Haute-Savoie. Nous espérons une forte participation de l'Armée de l'Air Française, notamment de la Patrouille de France, et probablement celles de l'US Air Force et des Forces Aériennes Suisses.

Nous aurons assurément une présentation aérienne de l'un des derniers B17 en état de vol, nommé « Pink Lady » accompagné d'avions de chasse de la dernière guerre.



A ce jour, nous avons retrouvé la trace de tous les membres de l'équipage : sur 9 membres au total, restent seulement 4 survivants : le pilote (Fred JONES), le radio (Robert PRICE) le mitrailleur ventral (Woodie ROSE) et le mitrailleur arrière (Arthur FLORES).

M Scott THOMPSON, Consul des Etats-Unis à Lyon, leur a envoyé un courrier à chacun, leur annonçant la commémoration en leur honneur et notre invitation à cette manifestation de quatre jours. Il nous a également envoyé une lettre de soutien que vous trouverez ci-joint.

C'est un événement unique dans notre département, mêlant le souvenir des anciens aux questions des plus jeunes. Et nous avons tous un devoir de mémoire et de reconnaissance pour ces hommes et ces femmes qui nous ont libérés du joug nazi au péril de leur propre vie.

**C'est pour ces raisons que nous devons réussir, et cela ne pourra se faire sans votre aide.**

### **Equipage JONES, 306 BGp**

<b>Equipage JONES, 306 BGp</b>	<b>Contact par</b>	<b>Situation</b>
2.Lt Fred JONES	Association 306 BGp	Vivant, contacté
2.Lt Clifford HAMMERSLEY	Veterans Administration	Décédé
2.Lt Charles WEAVER	Veterans Administration	Décédé
2.Lt Robert STALNAKER	Veterans Administration	Décédé
Sgt John GRIFFITHS	Veterans Administration	Décédé
Sgt Robert PRICE	Démarches sur place	Vivant, contacté
S/Sgt Woodie ROSE	Association 306 BGp	Vivant, contacté
Sgt Milton KATZ	Veterans Administration	Décédé
Sgt Arthur FLORES	Association 306 BGp	Vivant, contacté

Philippe MOURIER

Président EPPLMB

Habère-Poche, 29. novembre 2002



CONSULATE  
OF THE  
UNITED STATES OF AMERICA

16 rue de la République  
c/o Lyon Commerce International  
69289 LYON cedex 02

Monsieur Philippe MOURIER  
Président  
EPPLMB  
LA PERAILLAZ  
74420 VILLARD

Lyon, le 17/10/2002

Monsieur,

Je vous remercie de votre récent courrier m'annonçant le 5<sup>ème</sup> Meeting Aérien du Chablais. Mes plus vifs encouragements vous accompagnent dans la réalisation de ce projet. La rétrospective de la mission du B-17 « Denny Boy » et l'épopée de l'évasion de son équipage composent un thème historique qui, j'en suis certain, ne manquera pas de déclencher un vif intérêt auprès du public haut-savoyard.

Je suis persuadé que les trois vétérans que vous avez identifiés seront extrêmement sensibles à l'invitation que vous leur faites de venir assister à cet événement en tant qu'hôtes d'honneur. Je souhaite vivement qu'ils soient en mesure de s'y rendre. A cet effet, je leur ai fait parvenir un courrier afin de les sensibiliser à cet événement et les informer qu'une invitation officielle de votre part leur sera prochainement adressée. Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint pour votre information une copie de ce courrier.

Tout en vous renouvelant mes vœux de succès dans le projet que vous avez entrepris, je vous prie d'accepter, Monsieur, l'expression de ma meilleure considération.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Scott Thompson', with a long horizontal line extending to the right.

Cameron Scott THOMPSON  
Consul des Etats-Unis