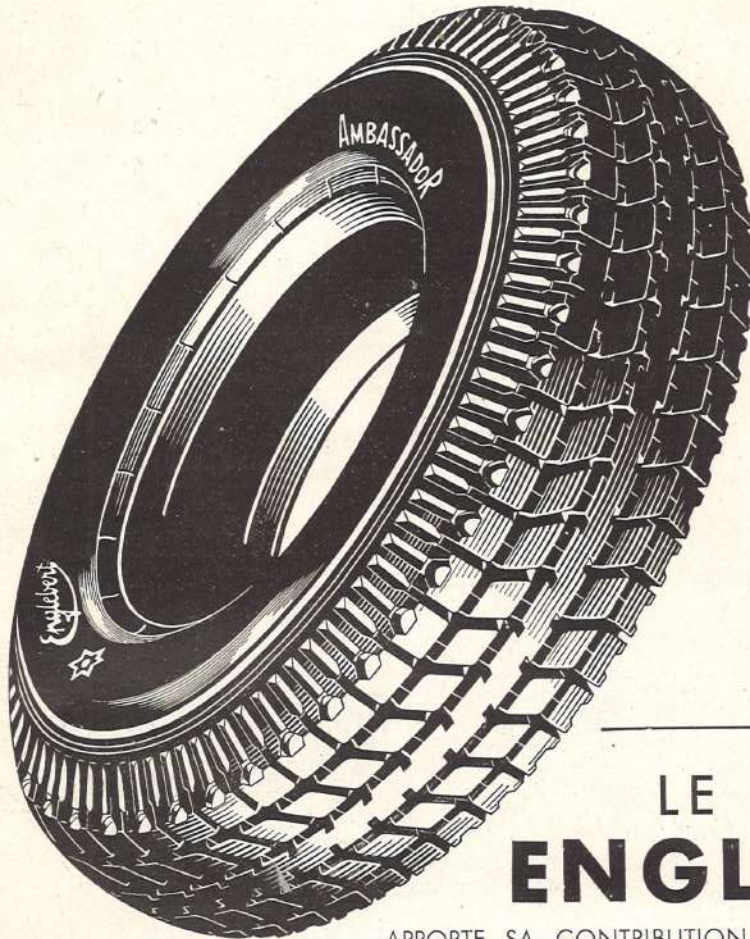


JUIN 1946 N° 1 - PRIX : 75 FR\$



REVUE
DE LA
FRANCE
LIBRE

ÉDITÉE PAR L'ASSOCIATION DES FRANÇAIS LIBRES



LE PNEU
ENGLEBERT

APPORTE SA CONTRIBUTION A L'EFFORT COMMUN
DU REDRESSEMENT NATIONAL

LE PNEU
ENGLEBERT

A TOUJOURS ÉTÉ SYNONYME DE
RÉSISTANCE

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU **PNEU ENGLEBERT**

2, RUE DE DREUX, PARIS (17^e)
USINES A CLAIROIX (OISE)



**GETTING-
JONAS-
TITAN**

29 bis, rue d'Astorg

PARIS (8^e)

Téléphone ANJOU 05.50 - 05.51 - 05.52

COURROIES TITAN

en CUIR CHROMÉ SUR CHAMP
pour TRANSMISSIONS ET ÉLEVATEURS
INERTES A LA CHALEUR ET A L'HUMIDITE
INSENSIBLES AUX TERMITES
TYPES SPÉCIAUX pour CLIMATS COLONIAUX

COURROIES POIL DE CHAMEAU CAMEX

COURROIES CAOUTCHOUC U.S.
POUR TRANSMISSIONS ET TRANSPORTEURS

COURROIES TRAPÉZOÏDALES DAYTON

POUR POULIES A GORGES

EMBOUTIS, JOINTS EN CUIR, ET
TOUS CUIRS INDUSTRIELS

*Notre ami Pierre Saureys
ex capitaine Kennard du Groupe de Chasse
"Ile de France" a maintenant repris
ses occupations d'avant guerre, il se
tient à la disposition de ses
camarades 17 rue d'Enghien Paris X^e
pour tous travaux de
Photogravure*



MARQUIS
Le Chocolat de Paris

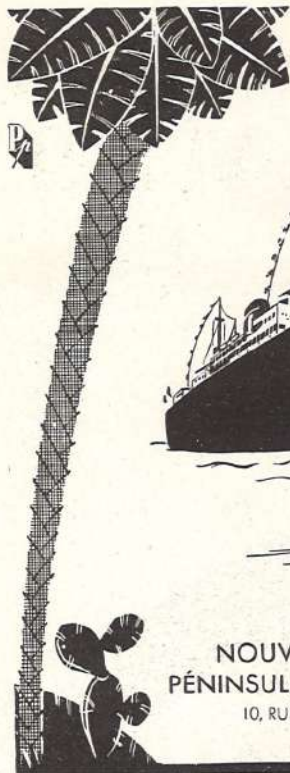


44, RUE VIVIENNE

39, B^o DES CAPUCINES

4, PLACE VICTOR-HUGO





MADAGASCAR * LA RÉUNION
MAURICE * COTE ORIENTALE
D'AFRIQUE * ALGÉRIE
TUNISIE

NOUVELLE C^o HAVRAISE
PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION
10, RUE DE CHATEAUDUN, PARIS

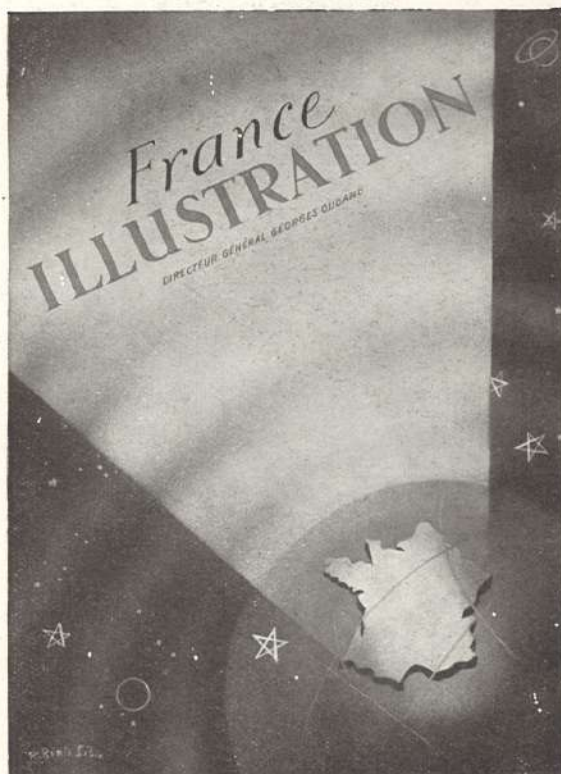
SOUDÉE

*la peinture
qui a résisté
4 ans*

PRESIDENT DIRECTEUR GENERAL

MARC SOUDÉE

COMMANDANT LE 1^{er} ESCADRON DE CHAUS DU 1^{er} RÉGIMENT
DE FUSILIERS-MARINS DE LA M^oD. F. L.



Les Hôtels Réunis

vous offrent :

A PARIS..... "LE SCRIBE"

entre la Madeleine et l'Opéra

A CANNES..... "LE CARLTON"

sur la Croisette. Son bar



POUR TOUS RENSEIGNEMENTS ET RÉSERVATIONS :

CENTRE DE PROPAGANDE ET
D'INFORMATIONS DES HOTELS

23, rue de la Paix

TÉLÉGRAMME OTREUNIS - PARIS - TELEPHONE OPÉRA 55-94

**PATHÉ * COLUMBIA * SWING
LA VOIX DE SON MAITRE**

HERVE
MORVAN



**LES
DISQUES**
DES SOLISTES ET DES VEDETTES

PRODUCTION PATHÉ-MARCONI



Le **MONDE ILLUSTRÉ**, 5, Avenue de Latour-Maubourg, Paris, accorde une réduction de 10 % sur le montant des abonnements aux lecteurs de la **REVUE DE LA FRANCE LIBRE**

Sommaire

REVUE DE LA FRANCE LIBRE

LA REVUE DE LA FRANCE LIBRE EST HEUREUSE D'ANNONCER A SES AMIS QUE C'EST GRACE AU CONCOURS FRATERNEL DE L'ÉQUIPE DU MONDE ILLUSTRÉ QUE CE PREMIER NUMÉRO A PU ÊTRE MIS SUR PIED EN DES DÉLAIS PARTICULIÈREMENT RÉDUITS ET ÉLEVÉ A UNE QUALITÉ QUE LE BULLETIN QUI L'AVAIT PRÉCÉDÉE N'AVAIT PAS ENCORE ATTEINTE.

M. PIERRE NAQUET, LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE CETTE GRANDE REVUE FRANÇAISE, ET LUI-MÊME COMBATTANT DES FORCES DE LA FRANCE LIBRE DÈS LA PREMIÈRE HEURE, A BIEN VOULU METTRE AMICALEMENT A NOTRE DISPOSITION LA COMPÉTENCE DE SA RÉDACTION ET DE SES SERVICES TECHNIQUES.

C'EST DÉSORMAIS EN COLLABORATION AVEC LE MONDE ILLUSTRÉ QUE NOTRE REVUE SERA ÉLABORÉE. NOUS SOMMES CERTAINS QUE C'EST LA POUR ELLE LE GAGE D'UN AVENIR BRILLANT.

RÉDACTION ET
ADMINISTRATION
12, ROND-POINT DES
CHAMPS-ÉLYSÉES
PARIS VIII°

- ADRESSE DU COMITÉ AU GÉNÉRAL DE GAULLE 9
- LE FONDS DE SOLIDARITÉ 10
- LA MÉDAILLE COMMÉMORATIVE DES SERVICES VOLONTAIRES DANS LA FRANCE LIBRE
- LES AMIS DE L'ASSOCIATION DES FRANÇAIS LIBRES..... 11 - 12
- — 1^{er} Mars 1941 :
LA PRISE DE KOUFRA 13 à 21
- — Été 1942 :
CONVOI DE MOURMANSK 22 à 26
- LA PASSION D'ADÉMAÏ 27 à 29
- — 3 Mai 1945 :
LA DERNIÈRE ÉPREUVE 30 à 37
- IN MEMORIAM 38

JUIN 1946
NUMÉRO

1

AU moment du départ du Général de Gaulle, l'Association des Français Libres a reçu de nombreuses adresses émanant de ses membres et de ses groupements, en particulier de l'Amicale des F. A. F. L. Ne pouvant publier toutes ces adresses, le Comité exprime dans le texte suivant les sentiments qui inspirent la totalité des adhérents de l'Association.

Le Général de GAULLE

a quitté la présidence du Gouvernement Provisoire de la République Française qu'il tenait de la confiance unanime du Pays. S'il l'a fait, c'est qu'il a estimé que cela devait être fait. Avec cette farouche intransigeance qui ne trouve apaisement que dans la satisfaction du devoir accompli, avec cette calme lucidité qui confère à chacun de ses actes valeur de document pour l'histoire, il a laissé à d'autres le soin d'assumer actuellement les charges et les responsabilités du pouvoir.

Nous nous inclinons devant sa décision, comme nous nous sommes inclinés devant toutes celles qu'il a prises en sa qualité de chef du Gouvernement, depuis le 18 juin 1940, ce jour « de sang, de sueurs, de larmes » où, d'une main forte, il ramassa le tronçon de notre glaive et d'une âme intrépide, prit sur ses épaules les destins de la France.

Entre ces deux dates — juin 1940, janvier 1946 — s'inscrit une épopée, celle de la résurrection de la France, sur laquelle plane, dans sa fulgurante pureté, l'austère et grandiose figure du Général de Gaulle. Il avait promis de libérer la France et de lui donner les moyens de choisir librement ses institutions. Jamais promesse d'homme ne fut plus royalement tenue. Charles de Gaulle a maintenant le droit de se retirer.

Pour nous, Français Libres, notre fierté et notre mérite est d'avoir compris l'héroïque clairvoyance de ce chef prestigieux, de l'avoir aidé du mieux que nous avons pu à venir à bout de sa longue et lourde tâche. Et, chemin faisant, de nous à lui, s'est créé un lien d'indéfectible affection doublant le lien de loyalisme envers le chef de notre gouvernement.

Que le Général de Gaulle sache et sente que cette affection de ceux qu'il aimait appeler ses « compagnons » l'entoure dans son noble et volontaire isolement d'aujourd'hui, aussi fervente, plus chaude peut-être, que quand il commandait une poignée d'hommes pour le combat, ou quand il gouvernait la France tout entière pour la libération et la reconstruction.

Le Comité.

fonds de solidarité

DECLARATION DE PRINCIPES

Il est malheureusement de tradition en France que se faire tuer ou mutiler au service du pays ne soit pas reconnu dignement sur le plan matériel.

Il n'en sera par ainsi dans la France Libre parce que **NOUS VOULONS** qu'il en soit autrement.

En conséquence :

1. — L'Association des Français Libres fournira aux pensionnés Français Libres (veuves, orphelins, parents à charge, mutilés (1)) une allocation en sus des pensions légales françaises, qui leur permettra de vivre décemment et d'élever les enfants de nos morts dans des conditions dignes du sacrifice volontaire de leurs pères.

2. — Pour atteindre ce but, il lui faut disposer chaque année d'une somme importante, de l'ordre de vingt millions de francs sur la base actuelle.

Une telle somme ne peut être fournie par des moyens réguliers ; cotisations de nos adhérents, produits normaux de la vente du bulletin, non plus que par des subventions officielles. Il est nécessaire de recourir, pour la réunir, à des moyens extraordinaires.

3. — Il est donc créé dans la caisse de l'Association un « Fonds de solidarité » spécialement affecté au service des suppléments de pension et alimenté essentiellement par des campagnes de recueil de fonds.

Dès maintenant nos sections doivent lancer la « Campagne 1946 du Fonds de Solidarité des Français Libres ».

Cette campagne doit pourvoir au moins aux besoins des années 1946 et 1947. C'est donc 30 millions de francs au bas mot qu'il faut recueillir et plus si possible. *Cela est possible.*

Une instruction jointe définit les bases de cette « campagne 1946 ».

(1) Pour les mutilés, seuls sont visés les pensionnés à plus de 50 % et seulement dans le cas où leur traitement ou salaire est insuffisant

INSTRUCTION

pour la campagne 1946

DU FONDS DE

SOLIDARITÉ

DES FRANÇAIS

LIBRES

1^o Cette campagne doit être menée énergiquement, par tous les moyens honnêtes, auprès des Français Libres, mais aussi auprès des autres, et surtout auprès de ceux qui n'ont pas pris de risques pendant cette guerre, et ont vu leur avoir se maintenir ou s'augmenter. C'est bien le moins qu'ils donnent quelques morceaux de papier pour ceux qui ont donné leur

sang en volontaires, sauvant l'honneur de la communauté française et ouvrant la voie à la libération « dans l'Honneur » et par la « Victoire ».

2^o Les moyens à employer sont :

— Les réunions genre mondain : bals, kermesses, ventes de charité, etc...

— Des « Journées de la France Libre » du 16 au 18 juin 1946, avec vente publique d'insignes des F. F. L. en carton et tous autres objets susceptibles d'un bon rapport.

— Les sollicitations générales et directes de dons, spécialement auprès des firmes importantes. Recruter du personnel sachant s'imposer et obtenir de l'argent.

— Utiliser très largement la Presse pour toutes ces manifestations.

3^o A l'occasion de cette « Campagne 1946 » et à son bénéfice, il sera vendu aux membres de l'Association des Français Libres, ainsi qu'aux membres des Associations Amicales de la France Libre, l'insigne de boutonnière de l'Association, en émail, des insignes d'Arme des F. F. L. en carton, ainsi que d'autres objets de même caractère.

Ils seront vendus par le Siège Central de l'Association, qui fera les expéditions sur demande.

5^o A l'Etranger, nous comptons sur l'activité et l'esprit d'initiative bien connus de nos sections locales pour approcher tous les milieux locaux qui aiment la France, ont admiré et aidé le « geste » des Français Libres. Nous sommes certains de rencontrer le meilleur accueil et de recueillir les dons importants.

6^o Les sommes recueillies devront recevoir la destination suivante :

— FRANCE ET A. F. N. — Siège Central, sous la rubrique « Fonds de Solidarité ».

— COLONIES ET ÉTRANGER. — Compte de la Section locale, qui en informera le Siège Central.

7^o Le palmarès des sommes recueillies sera publié dans le *Bulletin* en fin d'année 1946.

les amis de l'Association des Français Libres

Décision du comité de direction

L'Association des Français Libres ne peut admettre comme membres que les Français Libres proprement dits, définis par les actes administratifs les régissant.

Beaucoup de Français et d'Étrangers désirent vivement s'intéresser à cette Association, qui serait elle-même heureuse de bénéficier du concours qu'ils peuvent lui apporter.

Il est créé à leur intention la qualité d'Ami de l'Association des Français Libres, s'acquérant par versement d'une somme forfaitaire de plus de 10.000 francs.

La qualité d'Ami de l'Association des Français Libres donne droit au port de l'insigne de l'Association et à la délivrance d'une carte en reconnaissant le titre.

Les "Amis de l'Association des Français Libres" participent à toutes

bulletin d'adhésion

NOM :

PRÉNOMS :

ADRESSE :

Je déclare solliciter la qualité (d'Ami
à l'Ami et Bienfaiteur)
de l'ASSOCIATION DES FRANÇAIS LIBRES

Je verse, ce jour, à la caisse de l'Association (par
chèque, mandat, chèque postal) la somme de :

Je déclare sur l'honneur jouir de la plénitude de mes
droits civiques.

Date :

Signature :

celles des manifestations de l'Association qui ne sont pas exclusivement réservées à ses membres.

Le versement d'une somme supérieure à 100.000 francs donne droit au titre d'Ami et Bienfaiteur de l'Association des Français Libres. Les noms des " Amis et Bienfaiteurs " et le montant de leurs cotisations sont publiés au Bulletin.

Ne peuvent être admis comme " Amis " ou " Amis et Bienfaiteurs " que les personnes jouissant de la plénitude de leurs droits civiques et ayant eu une attitude irréprochable pendant l'occupation.

Les sommes versées par ces adhérents amicaux sont affectées au " Fonds de Solidarité " de l'Association (destiné à aider les veuves et orphelins Français Libres) ou aux œuvres visant au reclassement et à l'aide professionnelle aux Français Libres.

LE récit de la prise de Koufra a été fait par un de nos camarades, le capitaine de réserve Douzamy, administrateur des colonies qui, de 1940 à 1942, a servi dans les confins tchadiens, d'après des documents officiels et des récits oculaires.

Koufra : un symbole.

EN 1913, l'expansion française en Afrique Centrale, commencée avec Brazza aux bouches de l'Ogooué, s'arrêtait sur le 22^e degré de latitude Nord, au Tibesti, en plein désert.

Notre dernier ennemi, Si Ahmed Chérif, Chef de la Confrérie religieuse et de l'état politique des Sénoussistes, reculant devant le progrès, se retirait dans le groupe d'Oasis de Koufra, au cœur du Sahara Oriental.

Pendant quinze ans, protégée par l'immensité hostile du désert, objet des convoitises internationales, Koufra devint le centre des intrigues anti-françaises au Sahara. Marché d'esclaves, monastère des Khouans fanatiques, la Mecque de la Senoussya, cristallisée dans sa haine du progrès, resta mystérieusement à l'écart du monde européen, jusqu'à la conquête italienne, en 1931.

Pour réduire Koufra, Graziani monta une gigantesque expédition : 7.000 chameaux, des milliers de chameliers, 300 camions, une escadrille d'autos blindées, une section d'artillerie et plus de 3.000 hommes de troupe.

Koufra est occupée le 10 janvier 1931, après deux heures de fusillade. Les fuyards poursuivis par l'aviation furent mitraillés ou moururent de soif dans l'effroyable désert de Lybie, en tentant de se réfugier en Egypte ou au Tchad.

Alors, Si Mohamed el Abid, Grand Maître de la Senoussya, frère et successeur de notre vieil ennemi Ahmed Chérif, préférant l'exil à la brutalité incompréhensive du joug italien, rassemblait ses femmes et ses troupeaux et, le 6 février 1931, se présentait au poste de Faya pour demander asile à la France, s'en remettant corps et biens, avec sa famille, à la discrétion des autorités françaises du Tchad. Ce geste spontané était un hommage indéniable à nos méthodes, à notre comportement vis-à-vis de l'Islam ; il était la reconnaissance de la prééminence de notre autorité morale au Sahara. C'était aussi un gage pour l'avenir.

En changeant de maîtres, les palmeraies et les jardins de Koufra ne devinrent que plus inquiétants derrière leurs remparts de désert. L'Oasis, équipée d'un aérodrome, fortifiée, fut désormais la pointe avancée de la propagande et des menées italiennes, la base stratégique menaçant le plus directement les voies d'accès orientales aux plaines du Tchad et les lignes de communications Est-Ouest en Afrique Centrale.

Lorsque vint la guerre, en 1939, comme ceux de leurs aînés, les yeux de nos méharistes, sentinelles des confins, demeurèrent braqués sur cette menace politique et stratégique de toujours, tandis que les esprits des chefs civils et militaires du Tchad, responsables de l'intégrité de la Communauté Française dans cette région solitaire du monde, restaient attachés à la recherche des moyens de la réduire.

Puis vint le honteux armistice de 1940. Les troupes du Tchad, maintenues sur place et éloignées des combats malgré elles, avaient dû se résigner à suivre de loin la débâcle de l'Armée Française. Mais la douloureuse stupeur avait tout de suite fait place à l'anxiété : l'Italie, placée dans le camp du vainqueur n'allait-elle pas profiter des circonstances pour pénétrer plus au cœur de l'Afrique ?

L'esprit de la Résistance était né au jour même de la capitulation et, en reprenant les armes à côté de nos alliés anglais, les soldats du Régiment du Tchad veillaient à la conservation de l'Empire. Mais ceux-ci n'allaient-ils pas,

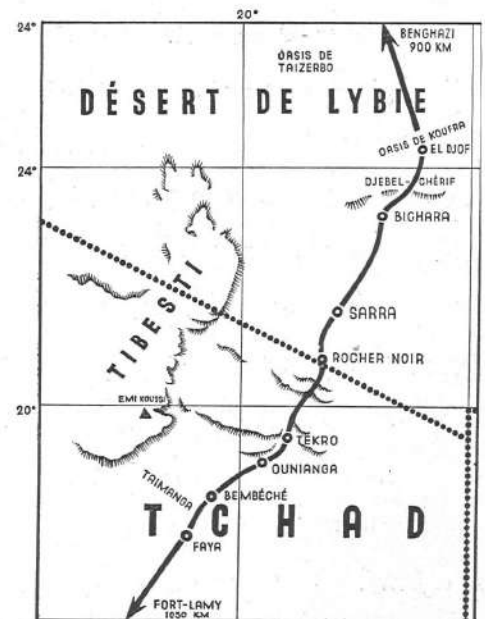
1^{ER} MARS 1941

LA PRISE

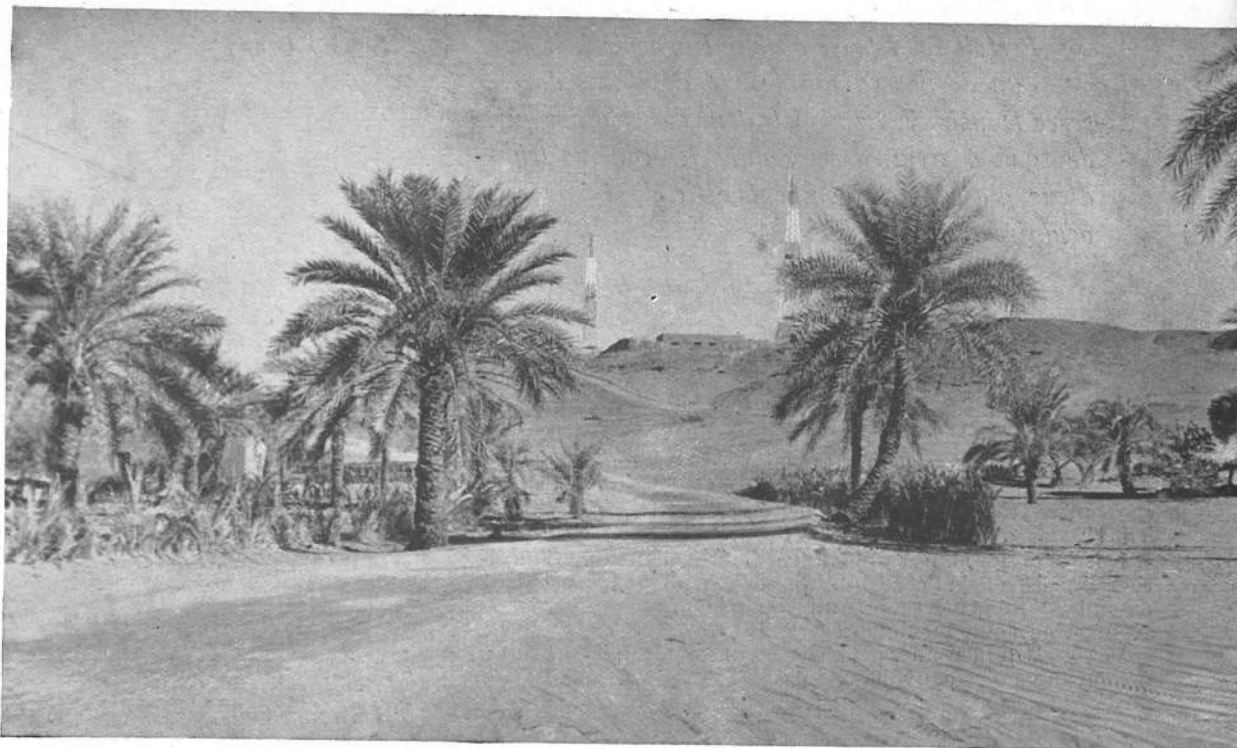


Leclerc, chevalier des Temps modernes.

DE KOUFRA



A travers les sables, l'itinéraire glorieux.



Là-bas, Koufra, sa palmeraie, son fort.

comme ceux de la métropole, rester sur la défensive, à l'abri du rempart du Tibesti, en arrière de l'immense *No man's land* que constitue le grand désert lybique ?

L'opération de Koufra envisagée par les États-Majors français en cas de guerre avec l'Italie et que tant de stratégies avaient déjà combattue en raison des difficultés de pénétration à surmonter, de la pénurie de nos moyens et des nombreux aléas d'ordre militaire qu'elle comporte, va-t-elle être tentée ?

Elle le sera.

Le 2 décembre 1940, le colonel Leclerc, le jour même de sa prise de commandement à Fort-Lamy, s'adressait à ses nouveaux compagnons : « Je sais qu'il est inutile de réclamer aux troupes du Tchad plus de fanatisme et plus d'allant ! Qu'elles se rassurent : tout ce qui pourra être tenté du point de vue combat, le sera. »

L'occasion ne va pas tarder à se présenter.

Sur les rivages de la Méditerranée, nos alliés britanniques commencent à se donner de l'air. La septième division blindée a repris Sidi Barani. Elle assiège Fort Capuzzo et Tobrouk et les colonnes du Général Wavell se dirigent vers Benghazi.

Les troupes françaises avec le B. I. M. sont présentes. Elles ont pris part à la prise de Sidi Barani.

Pour l'ennemi comme pour nous Koufra, est un symbole.

Graziani n'a-t-il pas, au lendemain de sa victoire de 1931, écrit dans son livre *Paix Romaine en Lybie* : « Koufra n'a pas été seulement une occupation territoriale, mais bien plutôt une étape dans une grande marche symbolique. Où ? Dans le désert. Pour où ? Vers le néant des sables du désert, mais aussi vers toute la réalisation des grands et indéfectibles destins de l'Italie. »

Pour les Français du Tchad, c'est l'objectif prédestiné, autant par la menace qu'il comporte que par l'idée de vengeance qu'il représente.

C'est donc poussé par les aspirations jusqu'alors difficilement contenues des Français du Tchad et appuyé sur l'autorité spirituelle des exilés musulmans qui avaient placé leurs espoirs dans la France, que, le 26 janvier 1941, le Colonel Leclerc allait lancer vers Koufra les jeunes troupes de la France Libre, impatientes de secouer la torpeur honteuse de la défaite.

L'objectif.

L'Oasis de Koufra se présente comme un groupe de palmeraies qui occupe le fond d'une cuvette de forme allongée, ayant environ 50 kilomètres sur 20.

Au centre de ces palmeraies, El Giof, avec ses 2.500 habitants, forme la principale agglomération indigène. Là se trouvent le bureau de la subdivision et le dispensaire, la mosquée et le poste de carabiniers.

Dominant El Giof, sur un éperon du Djebel el Bueb, El Taj, La Couronne, fort du type saharien, vaste carré de 150 mètres de côté, avec des murs de 4 mètres de haut, flanquée de tours d'angle qui portent les pièces lourdes de 20 millimètres, inspire le respect par sa masse.

Des ouvrages extérieurs, reliés par des communications enterrées, assurent une protection immédiate.

Nul ne peut se déplacer à 1.500 mètres à la ronde, sans être justiciable du feu des mitrailleuses sous abri. Du poste d'observation, placé dans un des pylônes de la radio, un guetteur contrôle tout mouvement dans un rayon de 10 kilomètres. Aucun véhicule ne peut sortir du Djebel avoisinant et pénétrer dans la cuvette, sans être immédiatement repéré.

Une compagnie de mitrailleurs de position, une compagnie de tirailleurs lybiens, le tout formant environ 600 hommes, occupent la position.

Une compagnie saharienne entièrement motorisée, possédant des véhicules bien adaptés, dotée de l'armement d'infanterie le plus lourd et le plus moderne, ayant ses propres avions de reconnaissance, constituait l'élément mobile de défense et de protection, capable de harceler au loin l'ennemi, de menacer ses communications et d'intervenir à tout moment pour secourir la défense d'une position particulièrement solide et bien organisée.

Une grave erreur : pas d'artillerie.

Des difficultés sans nombre à surmonter...

L'attaque de l'Oasis de Koufra présentait les plus graves difficultés par suite de sa position géographique, de l'état des pistes désertiques et des distances à franchir pour amener à pied d'œuvre le personnel, le matériel et les approvisionnements nécessaires.

Parlant de Koufra, M. Gautier, spécialiste des questions sahariennes, disait déjà en 1923 : « L'isolement de Koufra est extraordinaire : c'est une situation qui n'a pas sa pareille dans tout le Sahara. Koufra est à peu près exactement au cœur mathématique du désert lybique. En quelque direction qu'on s'éloigne, il faut franchir 400 à 500 kilomètres de néant pour arriver à une région habitée. »



Le passage de Bembéché, qu'emprunta la colonne.

Mais bien différente est la situation, suivant qu'on aborde Koufra, du Nord ou du Sud.

Koufra est reliée par deux bonnes pistes automobilables vers Benghasi, l'une par Bir Harash, Djalo, Tazerbo, El Agheila, Agedabia, l'autre par Bir Harasch, Djalo, Agedabia qui le met à 900 kilomètres, soit à trois jours de la Méditerranée.

En venant du Sud, et par le territoire français, les difficultés sont plus que décuplées.

De Fort Lamy, il faut gagner d'abord à 1.050 kilomètres plus au Nord, Faya, notre base avancée en bordure du Tibesti, reliée au P. C. du régiment du Tchad par une piste qui n'est automobilable qu'en bravant les pires difficultés et qui exige des délais allant de huit jours à un mois et plus, suivant les chances de parcours.

Au-delà, de Faya à Koufra, c'est presque l'inconnu.

Aucun convoi n'y est encore allé. Quelques voyageurs, en suivant la piste chamelière, ont pu rejoindre en auto Faya, en descendant de Koufra.

La saharienne italienne est allée maintes fois jusqu'à la frontière et une patrouille L. R. D. G. (1), partie d'Égypte, et traversant le territoire italien au sud et à l'est de Koufra, est venue jusqu'à proximité du poste français de Tekro.

En partant de Faya, des détachements de la Compagnie de transport sont parvenus à grand peine jusqu'à Ounianga, et l'itinéraire d'Ounianga à Tekro, après reconnaissance auto, est jugé possible. C'est donc par cette voie que passera la colonne française.

Sur les 1.000 kilomètres qui séparent Faya de Koufra, à 240 kilomètres, Ounianga, avec ses lacs bleu et rouge, ses bouquets de palmiers, servira de poste de ravitaillement en vivres et en essence, hâtivement transportés, et sera, en outre, la base avancée de notre aviation ; à 100 kilomètres plus loin, le fortin de Tekro sera le dernier point d'eau permanent avant Koufra, située à près de 700 kilomètres. A mi-chemin, le puits de Sarra, profond de près de 70 mètres, taillé dans la pierre, a été, nous le savons, comblé par les Italiens.

Sortie de Faya et montée sur le Taïmanga, la colonne, après avoir piqué au nord vers le rocher de Yélé et traversé une zone de fech-fech blanchâtre, devra emprunter le seuil de Bembéché, passage au travers de collines à pic, séparées

par des fonds de sable très mou, puis escalader une triple ligne de falaises que séparent des plateaux ondulés tantôt sablonneux, tantôt hérissés de pierres coupantes. Après avoir franchi la dernière ligne de falaises qui dominant Tekro, les difficultés s'atténuent. Une fois atteint le rocher de Toma, on entre dans le Jef Jef, région de plateaux vallonnés, formant un bon reg, malheureusement semé de cailloux noirs très serrés, menace constante pour les pneumatiques et les carters des véhicules. Il en va ainsi jusqu'au Rocher Noir.

Au-delà, en territoire italien, c'est à perte de vue un reg plat, caillouteux, coupé de barrières rocailleuses et de dunes, avec comme seul point porté sur la carte, le puits de Sarra.

Puis, en s'approchant de Koufra, la piste longe quelques lignes de garas, Bichara, avec son puits où furent exterminés par l'aviation italienne de Graziani, en janvier 1931, les défenseurs senoussistes de Koufra, puis le Djebel Chérif, où allait être surprise et dispersée la patrouille du Major Clayton.

Le Tropique du Cancer est franchi au Djebel Bueb et, enfin, Koufra s'annonce à une trentaine de kilomètres par le Gara Tuila d'où l'on atteint la palmeraie, après avoir franchi le Djebel Zorgh.

Préparatifs.

Lorsque, vers la mi-décembre 1940, le Colonel Leclerc commença à envisager l'opération de Koufra et se rendit à Faya pour étudier sur place les conditions dans lesquelles pourrait être conduite cette opération saharienne, il ne pouvait être question pour lui de monter une démonstration aussi spectaculaire que celle qu'avaient préparée, dix ans plus tôt, les Italiens pour occuper l'Oasis que défendait alors 500 combattants senoussistes.

Les approvisionnements en vivres et en essence qui se trouvent sur place dans les confins, à Faya et à Ounianga, ne peuvent permettre l'engagement de nombreuses unités portées. Le temps presse ; la situation militaire générale est favorable, et, il serait impossible de mettre en œuvre des effectifs importants avant la fin de l'hiver saharien, période après laquelle, les conditions spéciales au désert ne peuvent plus permettre d'opération offensive.

Il faut faire vite.

(1) L. R. D. G. : Long Range Desert Group : Détachement saharien à long rayon d'action.

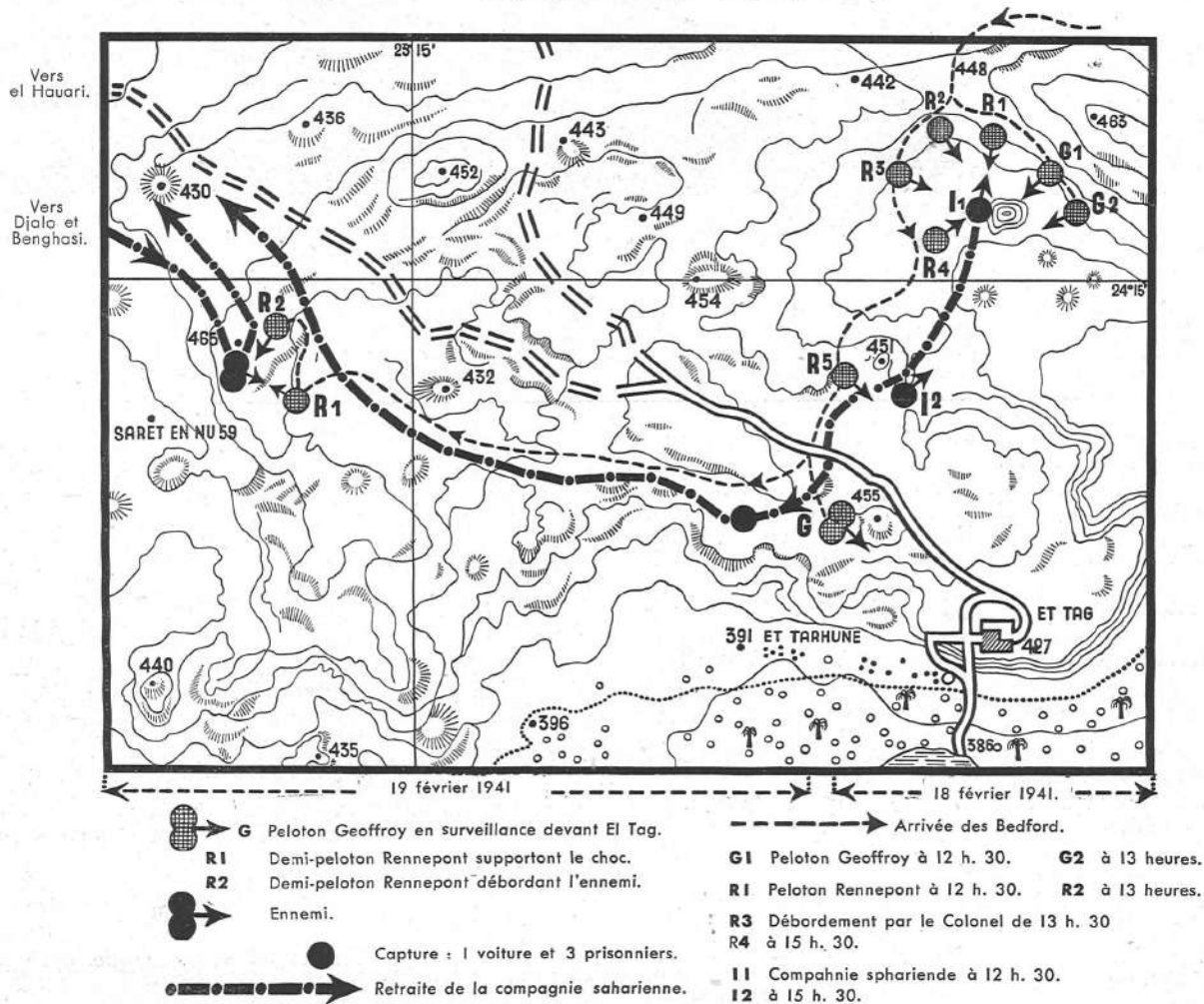
On utilisera tous les éléments mobiles qui se trouvent sur place dans les confins : la Compagnie Portée, aux ordres du Capitaine de Rennepont avec sa section de deux 75 de montagne, deux autos-mitrailleuses Laffly, du peloton d'autos-mitrailleuses, le groupe nomade de l'Ennedi du Capitaine Barboteu qui abandonnera ses chameaux pour être transporté sur camions. A ces unités, s'ajouteront quelques éléments, aux ordres du Lieutenant Fabre, prélevés sur les garnisons des confins.

Ce n'est qu'une poignée de braves. Qu'importe! la qualité compensera la quantité, et la valeur combative des nouveaux

des patrouilles L. R. D. G. venait, avec un bel esprit sportif et de solidarité, de mettre à la disposition du Colonel Leclerc. C'étaient là 75 combattants d'élite, venant, soit de la Garde, soit de régiments néo-zélandais, portés sur 24 véhicules à grand rayon d'action, bien équipés et bien armés, tous familiarisés avec les déplacements en pays saharien et rompus aux surprises et aux embûches du désert.

Enfin, le groupe de bombardement numéro 1 aux ordres du Commandant Astier de Villatte, équipés des appareils Blenheim qui ont déjà pris part aux opérations du Gabon, doit permettre les reconnaissances lointaines et les missions

Croquis des Combats des 18 et 19 février 1941. (Echelle 1:50.000).



venus en Afrique s'alliera heureusement à l'expérience saharienne des méharistes tchadiens. Le tout forme environ 400 hommes — 100 européens et 300 indigènes — tirailleurs, guides et goumiers, y compris les spécialistes de l'échelon de dépannage du Capitaine Parazols et du Sous-Lieutenant Ruet, les conducteurs de la section de transport du Lieutenant Combes et le personnel sanitaire du Capitaine La Quintinie et du Lieutenant Mauric.

Telles étaient les troupes que le Colonel Leclerc allait présenter le 24 janvier 1940 au Colonel Bagnold, avant le départ de la colonne.

L'armement comprend, outre les armes individuelles, 26 fusils mitrailleurs, 4 mitrailleuses, 2 canons de 37 mm., 4 mortiers et 2 canons de 75 mm. dont un seul arrivera.

Au dernier moment, notre expédition allait se renforcer d'un élément de choix, les deux patrouilles G et T du Major Clayton qui sont de passage à Faya, au retour du raid fameux sur Mourzouk, au cours duquel était déjà tombé le Colonel d'Ornano et que le Colonel Bagnold, grand maître

de bombardement. Malheureusement, les appareils, déjà fatigués au départ de Grande-Bretagne, ont dû être rapidement montés, les instruments de navigation sont insuffisants et les équipages ne sont pas encore familiarisés avec le vol en Afrique.

Le 31 décembre, l'équipage de Stadiou, Privé et Meurant s'égare en plein désert, au retour d'une mission de reconnaissance photographique sur Aouenat, doit se poser en territoire italien et tombe entre les mains de l'ennemi.

Le 30 janvier, huit Blenheim se rendent de Fort Lamy à Ounianga et y trouvent l'essence, les bombes et le matériel montés à grand peine.

Ils vont faire un excellent travail. Presque chaque jour, avec les Lysanders du détachement permanent du Tchad, ils décollent du terrain d'Ounianga et malgré les difficultés atmosphériques et l'incertitude de la navigation, ils rapportent de précieux documents photographiques. Le 2 et le 6 février, ils bombardent Koufra avec succès. Malheureusement l'insuffisance du matériel se fait lourdement

sentir. Lors du bombardement du 6 février, sur quatre Blenheim qui y prennent part, un seul rentre indemne à sa base ; deux seront retrouvés dans le désert où ils avaient dû se poser, le quatrième, Sous-Lieutenant Claron, Sergent le Calvez, Sergent Devin, disparaîtra sans laisser la moindre trace.

En plus du rôle de surveillance dévolu à l'aviation, une reconnaissance, composée du Lieutenant Sammarcelli et de l'aspirant Lamy, doit aller patrouiller jusqu'aux environs de Koufra pour déceler les postes d'observation ennemis, tandis que les patrouilles anglaises formeront l'avant-garde, suivies par le gros de la colonne aux ordres du Colonel Leclerc.

Le départ de Faya se fait, échelonné du 23 au 27 janvier et, le 28, toute la colonne se retrouve au complet à Ounianga, y ayant rencontré le groupe nomade de l'Ennedi, déjà en place. Le 29, le Colonel Leclerc et ses hommes sont à Tekro et, reprenant aussitôt leur progression, se dirigent vers la frontière.

La reconnaissance du Lieutenant Sammarcelli est déjà loin en avant, en territoire italien, et les deux patrouilles britanniques se dirigent vers la région du Djebel Chérif où elles doivent attendre, à 100 kilomètres de Koufra, les troupes de Leclerc.

..

Reconnaitances profondes en territoire italien.

Suivons maintenant la progression audacieuse des éléments de reconnaissance, qui sont bien en avant de la colonne et qui vont subir des sorts divers.

Le Lieutenant Sammarcelli et l'aspirant Lamy qui disposent d'un Break de chasse Matford et d'un camion Bedford du type 1.500 kilos partent résolument de l'avant : le 25, ils sont à Sarra et ils vont aller sans incident jusqu'à 50 kilomètres de Koufra. Ayant rempli leur mission, ils font alors demi-tour, pour apporter ces renseignements. Ils retrouvent la colonne le 31 au soir, entre le Rocher de Toma et le puits de Sarra.

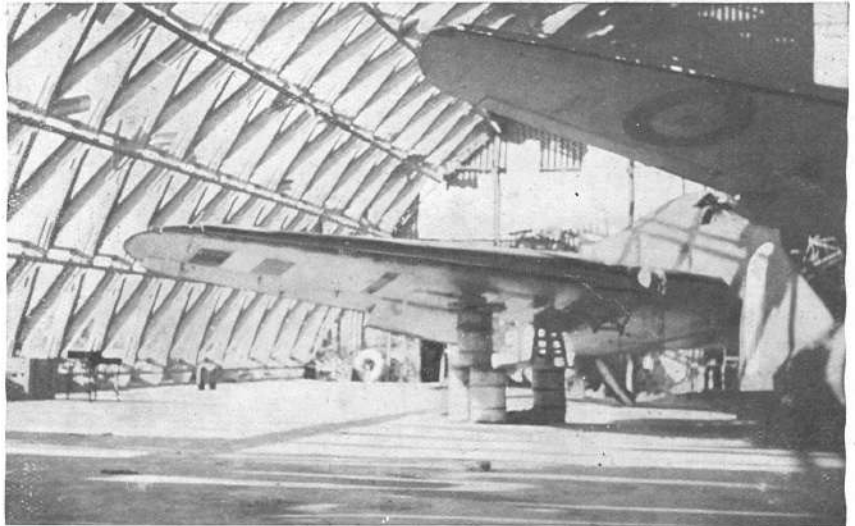
Revenons aux deux patrouilles G et T du Major Clayton qui constituent l'avant-garde de la colonne.

Parties après les derniers détachements, elles n'ont aucune peine à les rattraper et à les devancer. Le 31 janvier, la patrouille néo-zélandaise avec son chef se dirige vers le Djebel Chérif, à 100 kilomètres au sud de Koufra, la patrouille des gardes restant en réserve dans le voisinage de Sarra.

Le commandement italien de Koufra, mis en alerte par des émissions radio insolites, a décidé de faire effectuer une reconnaissance par son aviation et par un détachement de la Saharienne vers la région de Bichara. Le 31 janvier, au début de l'après-midi, le Sous-Lieutenant Rota qui, sur son Ghibli, éclaire la colonne italienne, remarque au loin les 11 voitures de Clayton qui roulent vers le nord et alerte immédiatement le Lieutenant Capurro qui commande le détachement italien qui se trouve à moins de 60 kilomètres de là.

Puis l'appareil italien repère à nouveau les voitures qui sont à l'arrêt, camouflées au milieu du Djebel. Le détachement italien est alors à quelques kilomètres. Clayton, confiant en son étoile et en son camouflage, pense n'avoir pas été vu et se sent en sécurité.

Vers 15 h. 30, la patrouille T a repris



Derrière le Lysander aux ailes marquées de la croix de Lorraine, se profile un avion pris intact aux Italiens.

sa marche et pénètre dans une vallée où l'attendent les hommes de la Saharienne.

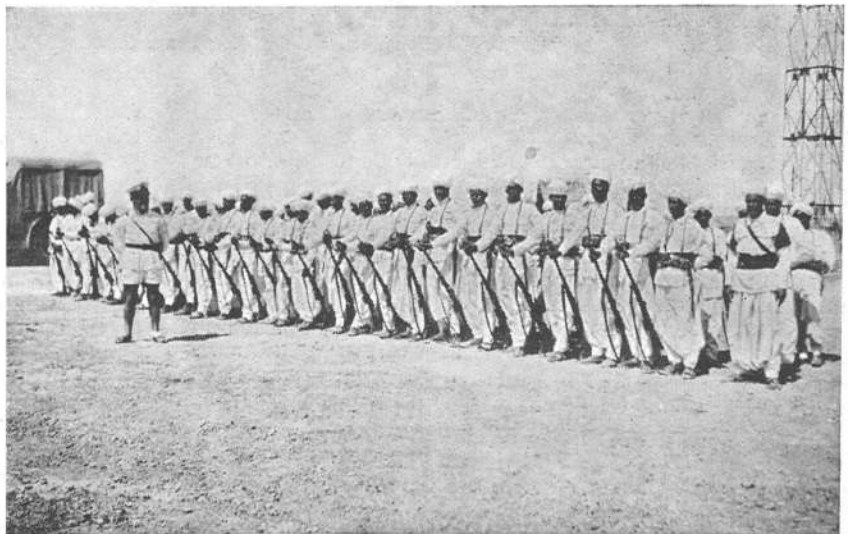
Soudain, de très près, éclate le feu des quatre pièces de 20 et de celles de 12 mm. 7 qui tirent à projectiles explosifs et incendiaires. Les mitrailleuses Fiat crépitent.

En quelques instants, trois Chevrolet de la patrouille sont en flamme. Beech, sur l'une des voitures anglaises, est tué ainsi que deux italiens, faits prisonniers précédemment à Mourzouk.

Nos amis ripostent immédiatement du feu de leurs armes automatiques. Les premières rafales tuent le Lieutenant Capurro et blessent deux gradés italiens. Le combat se poursuit et deux servants de la batterie de 20 mm. sont tués. Clayton et ses équipages, en utilisant le terrain, parviennent à se dégager de ce passage difficile et, les huit voitures rescapées « éclatent » pour rejoindre le point de ralliement convenu. A ce moment surviennent les trois avions de la Saharienne. Le Sous-Lieutenant Rota prend aussitôt à partie la voiture de commandement du Major et l'attaque à la mitrailleuse et à la bombe.

L'automobile est immobilisée. Le Major est blessé au bras et un éclat de bombe, atteignant son casque, l'étend sans connaissance.

C'est dans ces conditions que notre ami, le Major Clayton,



Cliché pris à l'ennemi de troupes lybiennes à Koufra.

savant spécialiste du Sahara, l'animateur des patrouilles L. R. D. G., allait tomber, avec trois de ses compagnons, entre les mains de l'ennemi.

Autre catastrophe. Frappé en pleine action, il n'a pas eu le temps de détruire ses documents secrets et le plan d'opération de Leclerc, tombait en même temps entre les mains de l'ennemi.

Sur le terrain de combat, quatre des hommes d'équipages des voitures incendiées ont pu fuir les véhicules en flammes et se cacher dans les rochers. Après le départ de la Saharienne, ils se dirigent à pied vers le sud, en suivant les traces laissées par les voitures, commençant un voyage de 400 kilomètres, avec six litres d'eau pour quatre. Ils seront retrouvés dix jours plus tard par le Lysander du Lieutenant Labas qui, ne pouvant se poser, dut se contenter de leur jeter un bidon d'eau. Une voiture partit aussitôt à leur recherche, découvrit sur la piste le bidon vide. Ces mots y avaient été gravés avec la pointe d'un couteau : « Environs de Tekro. Avons beaucoup soif et faim. Marche trace des autos. Signé : Winchester et Moore. »

Ces braves allaient être retrouvés quelques kilomètres plus loin, mourants, sur la piste. Trois d'entre eux devaient être sauvés.

Cependant, la patrouille T avait retrouvé la patrouille de la Garde, trop éloignée pour intervenir et qui, sagement, faisait demi-tour et descendait hâtivement vers le sud pour rendre compte de la situation.

Le soir même, le Colonel Leclerc allait apprendre l'heureux retour de Sammarcelli et de Lamy et recevoir, du Lieutenant Dubut qui avait accompagné la patrouille T, le compte-rendu de l'engagement malheureux du Djebel Chérif.

La situation a beaucoup changé. Les Italiens sont sur le qui-vive et, vraisemblablement informés de nos intentions.

Nos amis britanniques considèrent l'opération comme des plus risquées. Quant à eux, ayant perdu près de la moitié des véhicules de l'une de leurs patrouilles, ne disposant plus que de voitures dont les moteurs sont fatigués par une randonnée de plus de 5.000 kilomètres en plein désert, ils ne sont pas en état de poursuivre leur opération.

Dans ces conditions, Leclerc décide d'établir une base temporaire à Tekro et d'y renvoyer le gros de la colonne, de laisser un petit détachement à Sarra pour y dégager le puits et de laisser les patrouilles L. R. D. G. rejoindre leur base au Caire, pendant qu'il conduirait personnellement une reconnaissance en force à Koufra. Une voiture de la patrouille T, la « Manuka », avec son équipage demeurait avec nous, volontaire pour nous porter assistance en matière de navigation.

Le groupe de reconnaissance, comprenant 60 hommes, militaires indigènes compris, répartis sur 22 voitures, se met en route le 5 février au matin et atteint le Djebel Zorgh à 8 kilomètres de Koufra, dans la soirée du 7 février.

Aussitôt, le Colonel Leclerc décide de faire reconnaître l'Oasis par 3 patrouilles opérant à pied.

La première, commandée par le Capitaine Geoffroy, et la troisième, aux ordres du Capitaine de Guillebon qu'accompagne le Colonel, ont pour mission de reconnaître El Giof et d'essayer de faire quelques prisonniers au poste de carabiniers.

La seconde, aux ordres du Lieutenant Arnault, doit aller reconnaître la route qui conduit au terrain d'aviation.

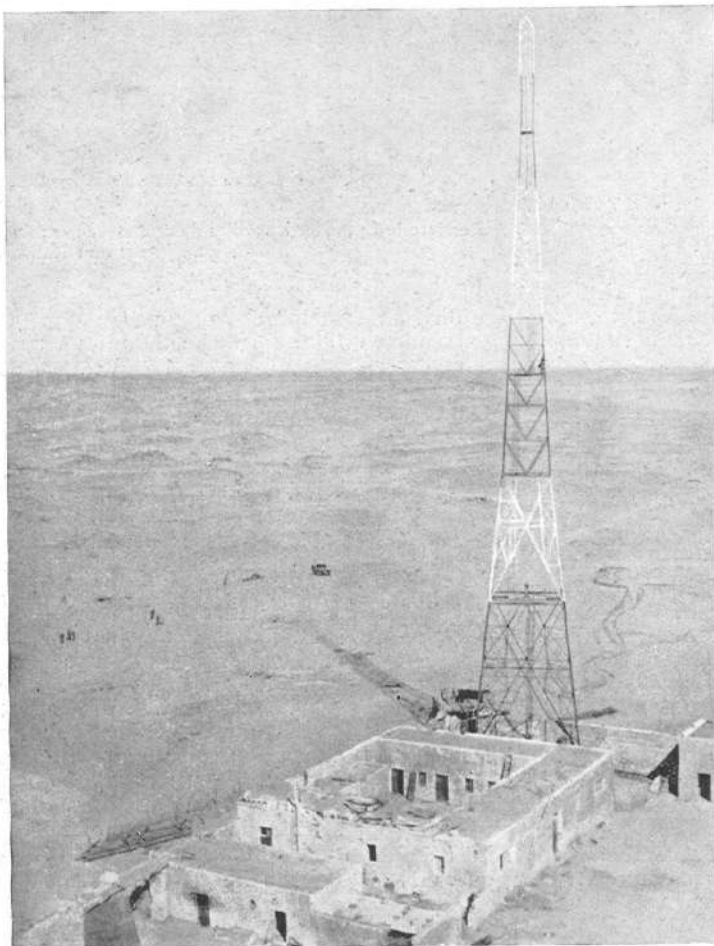
Parties à 19 h. 30, les 3 patrouilles sont de retour à 2 heures du matin.

Le Colonel a pu prendre contact avec des chefs indigènes et Arnault a reconnu l'itinéraire de la route du terrain d'aviation.

Quant à Geoffroy, il a trouvé le centre administratif vide ; car, comme nous l'apprirent par la suite, tous les Italiens rentraient dans le Fort pour la nuit. Tous, à l'exception d'un seul : Geoffroy, ayant bifurqué vers l'Est, jusqu'au hameau de Bouma, découvrit dans le poste de repérage par radio un Italien endormi. Le poste fut détruit et son occupant fait prisonnier.

Le Colonel Leclerc, en possession de tous ces renseignements, décide alors de lancer une patrouille auto jusqu'au terrain d'aviation.

Aux ordres du Capitaine de Guillebon, elle gagne le terrain tous phares allumés et met le feu à un trimoteur Savoia, le seul appareil trouvé à l'aérodrome. Les flammes leur ayant enfin donné l'éveil, les Italiens du Fort se mettent à tirer à tort et à travers, de toutes leurs armes automatiques et à lancer des fusées vertes. Pour eux, c'est le signal « Alerte ». Or, il se trouvait qu'une fusée verte était le signal signifiant « En avant » pour les réserves du Djebel Zorgh. Nos voitures en station, obéissant



Dominant le désert, les pylones d'observation du poste de Koufra.

à ce signal, foncent à toute allure, phares allumés, vers la palmeraie. Le terrain mou et parsemé de buttes de sable est peu praticable. Il en résulte bientôt un chaos invraisemblable. Les Bedford calent dans le sable, la « Manuka » y laisse le fond de son carter sur un roc, capote, et doit être abandonnée après avoir été incendiée...

Le ralliement dans la nuit ne fut pas chose facile, mais, cependant, à l'aube du 8 février la situation était rétablie et tout le monde présent au rendez-vous fixé. Le départ se fit immédiatement.

Mais si la garnison n'avait pas réagi autrement que par le tir de ses armes automatiques, les trois Ghibli de la Saharienne se mirent aussitôt à la poursuite de la colonne. Celle-ci fut mitraillée et bombardée et, si nos véhicules furent épargnés, le Lieutenant Arnault était grièvement blessé, tandis qu'un tirailleur était tué et deux autres blessés.

Rencontres avec la Saharienne.

La reconnaissance avait été des plus utiles : nous connaissions maintenant la topographie des lieux et les rensei-

gnements recueillis révélèrent que les effectifs de la garnison étaient sensiblement moins importants que ne l'indiquaient les renseignements antérieurs.

En présence de cette situation, le Colonel Leclerc décide de reprendre le plan initial pour l'attaque de Koufra : la compagnie portée, formée en deux pelotons d'une douzaine de voitures chacun, gagnera Koufra aussi vite que possible pendant que le reste de la colonne, aux ordres du Capitaine Dio, suivra. Toutefois, pour alléger l'expédition, les deux autos-mitrailleuses sont laissées aux environs du puits de Sarra et l'un des deux 75, laissé à Ounianga.

Pendant une semaine, la colonne se reforme aux abords

pendant que le peloton de Rennepont fixe l'ennemi, celui de Geoffroy tournera par la gauche. Mais la supériorité de l'armement italien est évidente. Plusieurs Bedford du peloton de Rennepont commencent à flamber. Le Colonel leur ordonne de décrocher pour tâter l'adversaire un peu plus loin. Il est environ 13 heures.

Leclerc alors, avec le peloton de Rennepont, effectue, cette fois vers la droite, un débordement plus ample, pendant que Geoffroy fixe l'ennemi. Au bout d'une heure et demie environ, la Saharienne italienne est dans une situation difficile, attaquée de trois côtés à la fois.

Son tir mollit et elle commence à décrocher. Vers 15 h. 30,



Une partie du petit village d'El Gïof.

de Sarra et, le 17 février à l'aube, Leclerc se met en route avec l'avant-garde. L'approche se fait sans incident et, le 18, en fin de matinée, nos véhicules pénètrent dans la palmeraie, n'ayant été repérés par l'aviation qu'au dernier moment, en s'engageant dans le Djebel Zorgh.

Leclerc décide aussitôt de tourner le Fort par l'Est et le Nord.

Soudain, à une dizaine de kilomètres au nord de l'éperon sur lequel repose le Fort du « Taj », dans un repli du terrain raboteux, apparaissent les voitures de la Saharienne qui gardent les accès du Fort. Il est alors 12 h. 30 environ.

En les apercevant, le Colonel Leclerc qui marche dans une voiture de tête s'écrie : « A terre, on les tient ». L'ordre est immédiatement transmis ; les équipages des voitures mettent pied à terre et s'étalent sur une vaste ligne pendant que le Colonel escalade un piton pour mieux voir. Un feu nourri éclate de part et d'autre.

Les Italiens tirent à projectiles explosifs et incendiaires de leurs pièces lourdes de 20 mm. et de leurs mitrailleuses de 12 mm. 7. Pour leur répondre, nous n'avons que nos vieilles Hotchkis et nos F. M. 29 qui, encrassés par le sable, fonctionnent d'une manière défectueuse.

Leclerc tente un premier mouvement de débordement :

elle s'éloigne rapidement et, ne pouvant, suivant son dessein, rentrer au Fort, s'éloigne vers l'ouest, en direction d'El Hauari.

Pendant le combat, trois aviateurs italiens dont le Sous-Lieutenant Rota, sortis du Fort pour rejoindre leur appareil sur un véhicule S. P. A., tombent, malheureusement pour eux, sur Parazols et Rennepont et sont capturés.

Pendant que le peloton Geoffroy reste en surveillance au nord-ouest du Fort, Rennepont s'élance à la poursuite de la Saharienne qui, utilisant parfaitement un terrain qu'elle connaît bien, nous échappe.

La tombée de la nuit arrête la poursuite.

Le lendemain, dès l'aube, les Italiens réagissent avec leur aviation et, vers huit heures, la Saharienne débouche de l'Oasis et attaque immédiatement le peloton de Rennepont, alors que Geoffroy est à quelques kilomètres à l'Est, en surveillance devant le Fort.

Pendant que l'aviation s'acharne sur Geoffroy en l'attaquant à la bombe et à la mitrailleuse, Leclerc et Rennepont livrent seuls le combat à la Saharienne. Notre infériorité est manifeste. Nous n'avons que 10 voitures, l'ennemi en a 13 et ses pièces lourdes surclassent notre armement désuet.

Cependant, Leclerc tente le même mouvement que la veille. Cinq voitures fixent l'ennemi, pendant que les autres le débordent par l'Est.

La surprise est complète; les Italiens font face en arrière, puis battent en retraite, après un combat de deux heures, abandonnant deux voitures en flammes et emportant leurs morts et leurs blessés. Poursuivie pendant deux jours, la Saharienne abandonnait définitivement le combat et se retirait vers Tazerbo.

Pendant ce temps, le peloton Geoffroy se défend tant bien que mal contre l'aviation qui, dans un mouvement de va et vient continu cherche à l'anéantir. Au plus fort de l'action, sept avions sont comptés dans le ciel. Les appareils italiens se délestent de leur chargement de boîtes à mitrailles, puis vont refaire leur plein sur un terrain voisin. Par miracle, Geoffroy s'en tire sans trop de casse.

Mais la journée a été rude; tout le monde a payé de sa personne.

Au plus fort du combat avec la Saharienne, et alors que nos mortiers tirent, le chef de pièce a reçu une balle qui l'a atteint à la colonne vertébrale. Les pièces seront commandées par le Colonel lui-même, pendant quelques instants, jusqu'à ce qu'un autre officier puisse venir terminer le réglage.

Un peu plus tard, alors que la Saharienne s'apprête à décrocher, le Colonel, à l'adresse des éléments qui se trouvent en arrière, s'écrie « En avant ». Le sergent-chef Briard qui est en position de tir à côté du Colonel, prend l'ordre pour lui et, sans plus attendre, bondit en avant avec son arme. Trois tirailleurs le suivent. Il est à moins de 300 mètres de l'ennemi et ne s'en soucie pas. Une balle l'arrête, lui traversant la poitrine de part en part. Ce brave par bonheur survivra à sa blessure.

Ainsi, le 19 février, en rompant le combat après deux rencontres au cours desquelles les nôtres s'étaient imposés par leur allant et leur habileté manœuvrière, la Saharienne abandonnait le Fort qui ne sera bientôt plus qu'une place assiégée.

Le siège du Fort d'El Taj.

Les éléments mobiles étant ainsi éliminés, restait le Fort du Taj et sa garnison.

Dès la fin de l'après-midi du 15, le gros de la colonne, aux ordres du Capitaine Dio, a pu rejoindre la palmeraie.

Pour le moment, il ne peut être question d'une action de vive force, d'un assaut contre la forteresse. Il faut se contenter de tenir la palmeraie et d'interdire toute communication du Fort avec l'extérieur.

Un détachement de cinq véhicules est placé en surveillance à 10 kilomètres au nord-est du Fort, prêt à s'opposer à l'arrivée de renforts ou à s'opposer à une retraite des assiégés.

Faute d'effectifs assez nombreux pour investir complètement le Taj, le Colonel Leclerc décide aussitôt d'installer un point d'appui principal dans le quartier nord-ouest du village d'El Gïof. Les pâtés de maisons de l'agglomération sont rapidement transformés pour les besoins de la défense pendant que les véhicules sont mis à l'abri des bombardements à l'intérieur des murs de terre sèche.

Le Colonel établit son poste de commandement à El Chair, ancien poste des carabiniers royaux.



Fanion de commandement du colonel Leclerc, entamé par le feu de l'ennemi.

Quant à notre 75, le Lieutenant Ceccaldi l'installe à l'intérieur d'une construction de pisé de la place du marché dont l'ouverture n'est découverte que durant les périodes de tir. Malgré les efforts de l'aviation italienne, son emplacement ne sera jamais repéré.

Désormais, la tactique consistera à harceler l'ennemi de jour et de nuit par les tirs de notre 75 et des pièces de mortier d'un point d'appui situé à 1.500 mètres du Fort.

De plus, la nuit, il sera constamment tenu en éveil par des patrouilles portées jusqu'au cœur même des ouvrages de défense extérieurs.

Une section de G. N. E. avec le Capitaine Barbotou et le Lieutenant Coulon, au cours de la première nuit, en terrain inconnu, se heurte soudain à un poste installé sur des rochers. Les Italiens, surpris, ripostent de leurs armes automatiques et à la grenade. Par miracle, l'affaire se termine sans perte pour nous. Quelques jours plus tard, le Capitaine Dio et le Lieutenant Corlu conduisent une patrouille particulièrement audacieuse à l'intérieur même de la position italienne. Plusieurs ennemis sont abattus au revolver, de la main même du Capitaine. Mais au cours de l'action, Corlu et Dio sont grièvement blessés. Ce dernier ne rejoindra nos lignes que par un effort d'énergie peu commun et, grâce au dévouement d'un de ses goumiers.

L'ennemi réagit surtout par son aviation et par le feu de ses armes automatiques. De jour, il s'efforce par le tir de ses armes lourdes d'interdire toute circulation. La nuit, c'est bien pire: au moindre bruit le barrage général se déclenche.

Les jours se succèdent sans événement notable pendant que les convois du Lieutenant Combes amènent vivres et munitions et que la sanitaire du Lieutenant de Thuisy évacue les blessés graves.

Le tir de 75 se poursuit à la cadence d'une trentaine d'obus par jour.

Ceccaldi réussit des coups heureux: plusieurs projectiles atteignent directement la salle à manger des officiers, le poste de radio; le 25, le pavillon italien qui flotte nuit et jour, est abattu d'un coup de canon. Il ne sera jamais relevé.

Le 26, les nôtres découvrent un dépôt de bombes et le font sauter.

Les Italiens croient que nous évacuons leur position et que nous détruisons nos propres munitions. Mais le lendemain matin, ils doivent déchanter.

Le 28, au matin, un soldat lybien de la garnison apporte au Colonel Leclerc une lettre du commandant du Fort qui propose la neutralisation de part et d'autre d'emplacements destinés à recevoir les blessés.

Leclerc répond qu'il ne traitera qu'avec un officier en personne.

A quatre heures de l'après-midi, un officier italien, porteur d'un drapeau blanc sort à son tour, pour renouveler la requête.

Le Colonel Leclerc, dans le but de tâter le moral de l'adversaire fait répondre par le Capitaine de Guillebon et le Lieutenant Sammarcelli qu'il ne peut s'accommoder de tels arrangements. La discussion se prolonge, et l'officier italien finit par demander, en confiance, et à titre purement personnel, quelles seraient les conditions de capitulation.

Cette fois, la situation est claire. Leclerc comprend que l'ennemi est à bout et ne tiendra pas.



Près de Koufra, la Sebkra, lagune d'eau salée.

La capitulation.

Dès la fin des pourparlers, les tirs d'artillerie reprennent et, dans la nuit du 28 février au 1^{er} mars, Ceccaldi tirera deux fois plus d'obus que d'habitude. Ce ne sera pas en vain.

Au petit matin du 1^{er} mars, mettant l'œil à sa lunette, notre artilleur découvre, le premier, le drapeau blanc hissé au haut du Fort. Eperdu de joie, Ceccaldi se précipite avertir le Colonel. Le Lieutenant Miliani envoyé, en parlementaire, essaie d'ouvrir la discussion.

Alors le Colonel Leclerc brusque les choses. Montant sur une voiture légère il se précipite à l'intérieur du Fort, accompagné du Capitaine de Guillebon, du Sous-Lieutenant Ruet et du parlementaire italien.

D'un ton sans réplique, il exige : « Vous vous rendez sans conditions. Je passerai la garnison en revue dans une demi-heure » et, se tournant vers le Capitaine Colonna, commandant la place : « Prenez un papier, écrivez sous ma dictée : acte de reddition du Fort Taj... ».

L'ennemi nous abandonne tout l'armement, tout le matériel auto et les approvisionnements. Cependant, à la demande du commandant du Fort, le Colonel accepte que seuls des européens occupent la forteresse tant qu'y séjournera la garnison italienne ; il autorise, en outre, les militaires de la garnison à envoyer des messages radio à leurs familles et à mettre ensuite hors d'état le poste d'émission.

Médusés, les Italiens s'exécutent et rentrent silencieusement dans les locaux assignés pendant qu'à l'extérieur, le R. Père Bronner, aumônier du Tchad, armé d'un mousqueton, baïonnette au canon, assure la garde à la porte du Fort.

À 14 heures, la garnison italienne, après avoir été passée en revue par le Colonel Leclerc évacue le Taj.

12 officiers, 47 gradés italiens et 273 militaires lybiens de tous grades sont tombés entre nos mains.

L'ennemi nous abandonne entre autres prises : 4 pièces anti-aériennes de 20 mm., 3 mitrailleuses Breda de 12 mm. 7, 18 mitrailleuses lourdes Schwartzlose et 32 mitrailleuses et F. M. Fiat et Breda.

Le lendemain, 2 mars, à 8 heures du matin, en présence des troupes françaises réunies dans le Fort, le drapeau français à Croix de Lorraine monte solennellement au grand mât. Face au drapeau qui flotte maintenant sur le Fort conquis, le Colonel Leclerc prononça quelques paroles. « Nous ne nous arrêterons que quand le drapeau français flottera aussi sur Metz et Strasbourg ».

..

Koufra, première opération offensive menée après juin 1940 par des troupes françaises en territoire ennemi, en partant d'un territoire français, marque la renaissance de nos armes après la défaite et donne le signal du redressement de l'esprit national après une catastrophe qui faillit rayer définitivement la France de la carte du Monde.

Dans le conflit mondial, dans lequel ne sont encore entrés ni la Russie, ni les Etats-Unis, Koufra, après une série de jours sombres et de revers, est le premier pas sur la route de la victoire, le premier succès mettant fin au mythe de l'invincibilité des Forces de l'Axe.

Pour les jeunes Forces Françaises Libres du Tchad, c'est la certitude qu'elles ont choisi la bonne voie.

Elles ont aussi trouvé le chef qu'elles attendaient.

Désormais, rien ne pourra plus les arrêter, avant le Fezzan, la Tunisie, Alençon, Paris, Strasbourg et Berchtesgaden.



ÉTÉ 1942

CONVOI DE

RADIO Vichy, le matin du 26 mai 1942 : « Selon une dépêche de Berlin, un convoi fortement défendu, entre l'Islande et le Cap Nord, a été attaqué. Un bateau coulé. Cinq endommagés. »

« Pas gentils, ces messieurs, ils ne disent même pas que nous sommes dans le coup... » Et au carré de la *Roselys*, G... change le réglage du poste d'un air dégoûté.

On avait appareillé de Greenock le 16 à sept heures, avec ordre d'aller à Lock Foyle attendre d'autres ordres. Appareillage avec le soleil levé ; la revanche enfin de l'hiver Atlantique Nord, jour à neuf heures, nuit à quatre.

Le « pacha » disait ne rien savoir de précis sur ce que nous allions faire. Une nouvelle chanson russe qui de son phono descendait par l'échelle jusqu'au carré, ne nous donnait aucun soupçon, nous connaissions ses manies.

On était joyeux sans raison, simplement de l'espoir que pour une fois on allait faire autre chose qu'escorter une fois de plus un convoi d'Écosse à Terre Neuve, puis un autre de Terre Neuve en Écosse.

A 18 heures, nous appareillons de Loch Foyle avec trois autres corvettes, escortées d'un bateau comme nous n'en avons encore jamais fréquenté. Une silhouette de cargo, mais un armement de petit croiseur : l'*Alynbank*, un navire D. C. A. Mais des « indiscretions » couraient dans l'équipage : ce cargo si bien gardé était un navire chargé d'or. Route vers l'Islande.

Le lendemain matin, le Commandant fait réunir tout le monde non de quart dans l'un des postes d'équipage : « Nous avons été détachés aux ordres de la Home Fleet pour être de l'escorte d'un convoi allant d'Amérique en Russie. » Tout s'explique.

Au carré le « vieux » nous raconte son entrevue trois jours avant le départ avec le Captain « D », notre patron direct aux Western Approaches. « Jusqu'à ce que vous ayez pris la mer, gardez le secret absolu sur cette opération... J'ai pensé qu'à vous, Français, il fallait un peu de changement, *a bit of excitement*.

Deux jours de navigation, cap au Nord-Nord-Ouest, la nuit noire n'existe plus, et le 19 mai après-midi, entré dans Seydisfjord, côte est d'Islande, au fond duquel, inattendus dans cette solitude désolée, se démasquent des torpilleurs et des pétroliers au mouillage.

Au pied des crêtes coiffées de neige et de brume, un village de maisons en bois. Mouillé très près de terre, si près que lorsque nous sommes évités cap au large, notre pavillon vu de la passerelle semble planté sur le wharf. De quoi faire un incident diplomatique : jusqu'à présent seuls les Anglais et les Américains ont occupé l'Islande. A terre, les indigènes, sans sourire, préféreraient certainement ignorer l'existence d'une guerre mondiale. Assurément elle a dérangé beaucoup d'êtres dans ce coin perdu : les Bretons de chez nous sont allés à la pêche aux moules, les moules ont été tuées par le mazout.

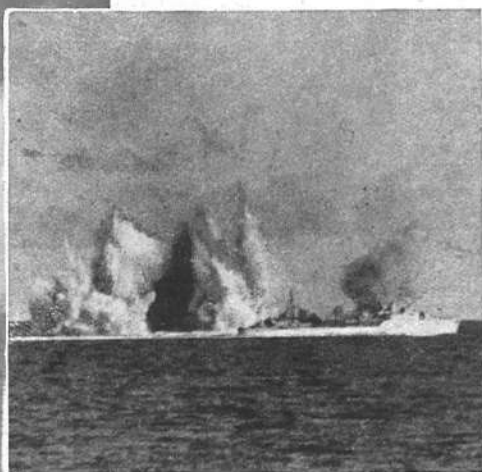
Trois jours au mouillage. Des chalutiers armés et d'autres torpilleurs sont venus nous rejoindre. Et des messages sur un thème inconnu aux Western Approaches :

« Reconnaissance à Trondheim ce matin confirme Tirpitz à



Le « Stary Bolshevik, que le « Roselys » aida à maîtriser son incendie.

MOURMANSK



L' « Ashanti », le placide chef d'escorte, fut parfois entouré de projectiles mais réussit à s'en tirer.

son mouillage habituel. Deux unités plus petites sont dans Lofjord.

« Reconnaissances photographiques précisent que les deux unités mouillées à Lofjord sont *Lutzow* et *Hipper*. En outre cinq torpilleurs sont à Hoplevenfjord. »

En somme des adversaires dignes de la *Roselys*.

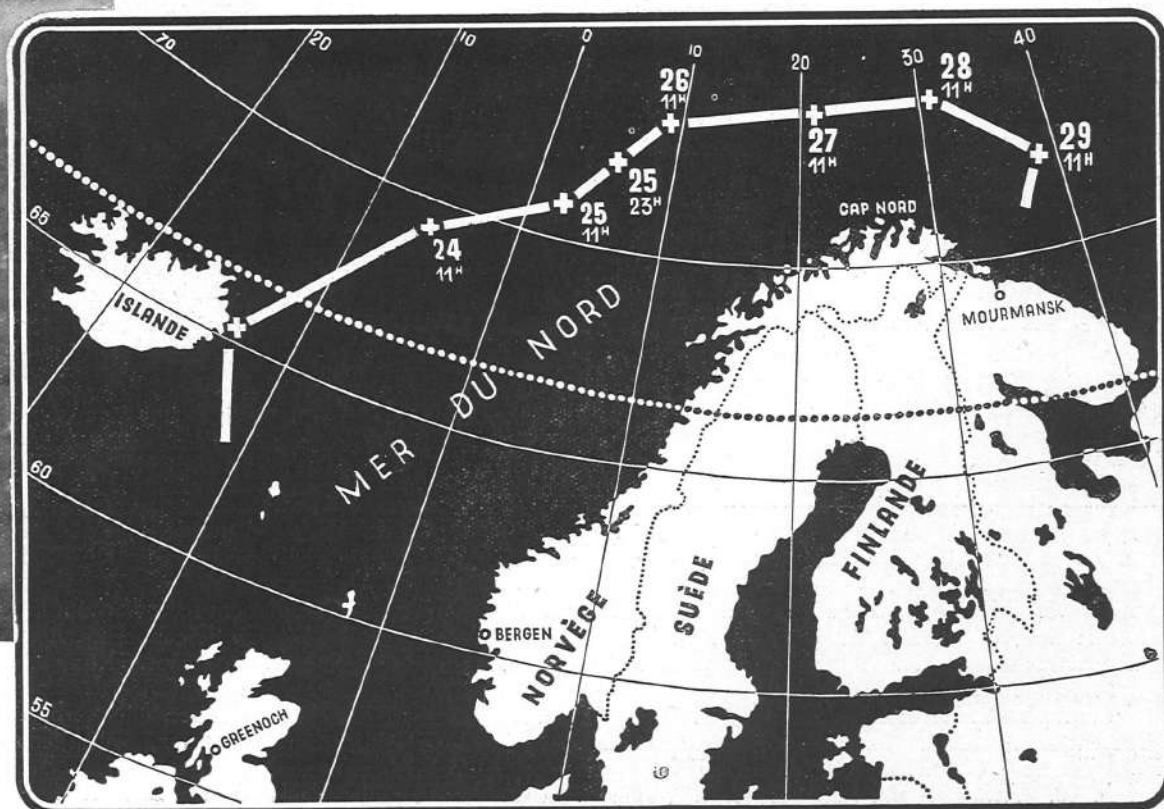
Mais le 21 au soir le croiseur *Nigeria* vient mouiller près de nous.

Le lendemain matin, conférence de convoi à bord du *Nigeria*.

L'escorte comprendra des bâtiments britanniques, polonais, des russes qui viendront à notre rencontre; et nous, seul Français. Il y aura des torpilleurs, des corvettes, des chalutiers armés et deux sous-marins. Le *Nigeria* et d'autres croiseurs nous protégeront à longue distance contre les grands méchants loups.

A chacun est attribué sa tâche. A tous le message suivant est communiqué : « D C N 5 Russe a informé Amiral-Mourmansk que l'arrivée du convoi P Q 16 sera traitée comme une opération spéciale. Bombardements des aérodromes ennemis va commencer incessamment. »

P Q 16 est le « nom » de notre protégé.



De l'Islande à Mourmansk, se déroula cette partie rude et serrée.

Réunis pour déjeuner à bord du *Nigeria*, à la table de l'Amiral commandant la division des croiseurs, tous les pachas de l'escorte boivent à la santé du P Q 16, puis chacun rentre à son bord et on met aux postes d'appareillage.

Le 23 mai, à 1 heure du matin, à l'est de Langanes, pointe Nord-Est de l'Islande, rencontre du P Q 16 par un crépuscule très clair. 34 bateaux en 9 colonnes, lourds sur l'eau, certains chargés jusque sur leurs ponts d'avions ailes repliées. Ils sont par ce beau temps aussi régulièrement alignés que sur le plan du convoi posé sur la table à cartes : huit anglais, quatre soviétiques, les autres américains.

L'escorte venue de Terre Neuve nous cède ses postes autour du convoi. *Roselys* à tribord avant. On se souhaite bonne chance. Route au 50. Vitesse 9 nœuds.

Très loin dans le Sud-Est, Sébastopol est encerclé, l'Armée Rouge se bat sur le Don.

Le soleil se lève avant 3 heures sur une mer presque plate, comme nous passons le Cercle Polaire. On était monté au quart bardés de cache-nez, passe-montagnes, *duffle-coats*, qui les uns après les autres vont capeler les bouches de porte-voix, les boules du compas... F... qui cultive le genre « loup de mer bronzé-tanné », s'obstine à regarder le soleil en face. « C'est dans le soleil qu'ils attaquent, » dit-il sans rire.

Un hydravion venu d'Islande patrouille en tête du convoi, nous quitte lorsqu'à bout d'essence, il est remplacé par un autre. Nous sommes prévenus que cette aide de la terre nous sera bientôt retirée. Au centre du convoi notre « navire chargé d'or », l'*Alynbank*, joue avec ses pièces braquées vers le ciel.

Dans la soirée, message de l'Amirauté : « Convoi P Q 16 a été signalé par avion ennemi en 16 heures et 18 heures. »

« Bien la peine de faire tant de mystère avec notre appareillage, grommelle P..., l'officier en second.

Journée du 24 d'un calme gênant. Rencontre de mines dérivantes. Vers midi, le *Catalina* qui jusque là faisait partie du paysage, nous quitte sans avoir été relevé.

On a passé 70 degrés Nord et les midships le notent fièrement dans leur journal.

convoi. » C'est le radar de l'*Alynbank* qui se manifeste. Aux postes de combat. Cavalcade d'hommes qui grimpent les échelles, leur vestiaire sur les bras. Après dix minutes d'attente, un point noir grossit, devient une silhouette d'avion vue de face, puis de profil. Hors de portée des pièces, un Dornier 18, commence une ronde d'observation autour du convoi. A 10 heures, il abandonne et disparaît dans le Sud-Ouest.

Message de l'Amirauté : « A 8 h. 15, avion ennemi en contact, rassemblait des sous-marins vers le P. Q. 16. » Merci à Londres de penser à nous.

17 h. 30. Champ de glace en vue droit devant. Fini de monter vers le Nord pour garder ses distances à la côte de Norvège. Tout le convoi vient sur la droite. Route à l'Est jusqu'à retrouver de l'eau libre de glaces.

18 h. 35. De l'*Alynbank*, « Trois avions ennemis dans le 170, distance 17 milles, approchant du convoi. » Aux postes de combat. Une bordée venait de quitter le quart et remonte en courant la bouche pleine.

Au ras de l'eau, quatre avions approchent de notre bord. 8.000 mètres... 6.000 mètres... Ils n'ont pas encore pris de la hauteur. Toutes les escortes de notre bord ouvrent le feu. Les flocons noirs des fusants éclatent sur l'avant des avions.

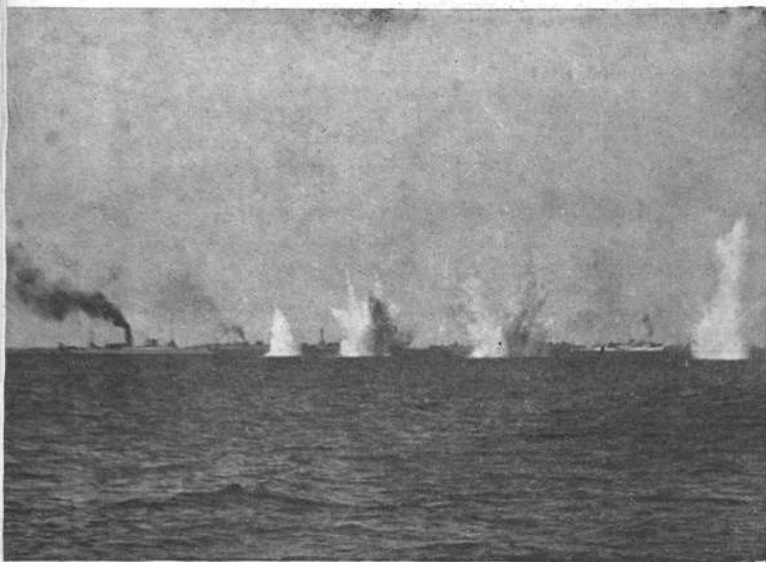
De chacun des fuselages deux formes allongées se détachent et plongent dans la mer. « Torpilles larguées ! » Les Blohm-Voss se montrent un instant de profil, puis s'éloignent.

Il n'y a plus qu'à attendre. 5.000 mètres à 40 nœuds, environ 4 minutes jusqu'à nous, 5 minutes jusqu'au premier navire du convoi.

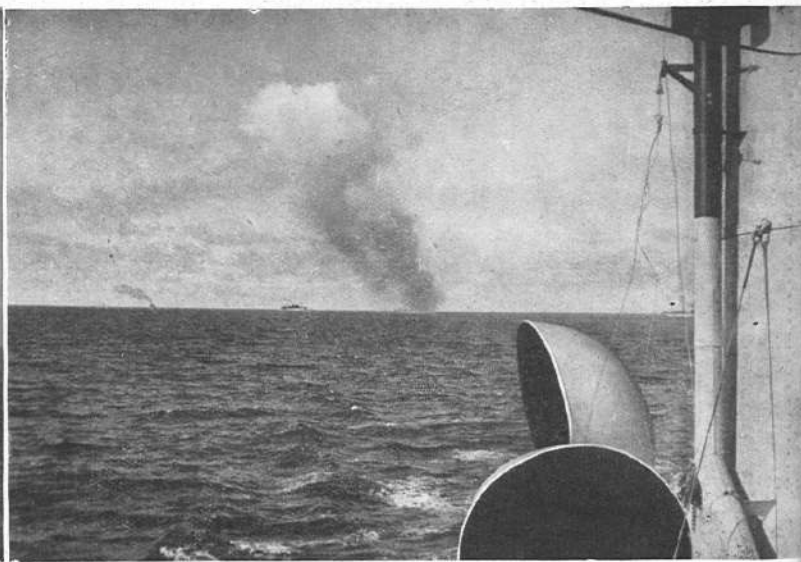
Rien n'arrive... Si, une deuxième vague de six avions torpilleurs par babord arrière dans le soleil. Mais tout ceci se passe à 15.000 mètres de nous, ce ne sont pas nos affaires.

A 17 h. 15 tout est terminé, sans dégâts. Ni les croiseurs, ni l'*Alynbank* n'ont pu tirer, tant les Boches volaient bas. Ils ont laissé un Dornier faire la ronde autour de nous.

20 h. 30. « 12 avions ennemis par babord arrière... » De nouveau nous ne sommes que spectateur. Mais quel spectacle ! Ceux-là, des Junker 88, sont « réguliers ». Ils attaquent à la



Le convoi subit, à certains moments, des attaques particulièrement denses.



Touché, un cargo se détache du groupe et réduit sa vitesse.

Le 25 vers 3 heures, dans le soleil qui ne nous quitte plus de toute la nuit, quatre silhouettes montent de l'horizon, puis quatre autres plus petites. La placidité et le silence de l'*Ashanti*, notre chef d'escorte, nous ont fait deviner: ce sont le *Nigeria* et trois autres croiseurs, escortés de 4 torpilleurs. Les croiseurs prennent poste dans le convoi. Nous sommes maintenant à 300 milles des bases aériennes allemandes en Norvège.

6 h. 00. « Avion ennemi isolé dans le 120, approchant du

bombe en piqué. Ils sont reçus par tout le feu des croiseurs, des escorteurs des bateaux de commerce. Un ciel pommelé d'éclatements de fusants. On comprend que leurs piqués manquent d'audace, et ça donne confiance de découvrir l'instinct de la conservation chez les autres. Une gerbe d'eau masque parfois complètement un des bateaux, elle est lente, lente à retomber... mais le « manqué de près » est toujours là, en route.

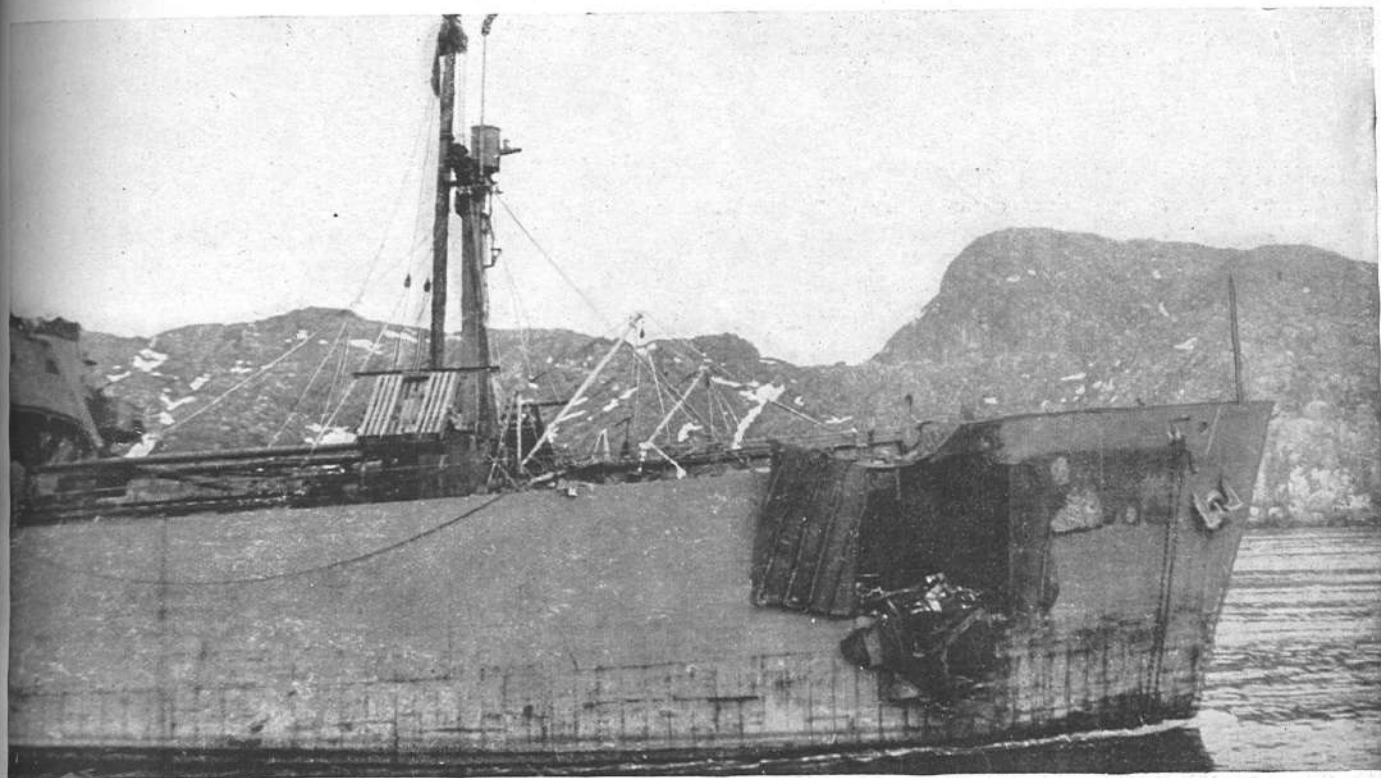
Au milieu de la bagarre, une drissée de pavillons monte à

bord du Commodore du convoi, fidèlement répétée par tous les bâtiments marchands : « Les montres sont avancées d'une heure demain à midi. »

21 h. 45. Rompu du poste de combat. Bilan, un cargo stoppé que nous laissons derrière nous, et dont la silhouette gagne l'horizon. Peu après un message : « Carlton à la remorque de *Northern Spray* en route vers l'Islande. » Le Dornier de ronde a dû s'en apercevoir.

26 mai. Appel aux postes de combat. Il est une heure. Je

Première manœuvre ratée. Trop de vitesse. La deuxième est la bonne et 5 minutes plus tard une première manche arrive à son bord, se gonfle sous la pression, puis une autre. Il nous fait signe qu'il en a assez comme ça. On peut penser maintenant à regarder cette étrave robuste fendant l'eau devant elle et menaçante à une dizaine de mètres de notre chambre des machines... Le « vieux » m'a raconté qu'il avait eu aussi le temps d'envier à ce moment-là ceux qui prennent la responsabilité de leurs gestes, assis dans un fauteuil.



Lorsque le convoi atteignit le but, plusieurs navires étaient blessés.

venais de m'endormir. « Il n'y a pas dû avoir beaucoup de survivants, on a vu une grande flamme... » explique au Commandant. M... qui était de quart. C'est le *Syros*, un cargo américain, qui vient d'être torpillé à l'arrière du convoi.

Dans le classeur à messages, je lis : « De Amiralat : A 22 h. 15 l'avion ennemi en contact guidait des sous-marins vers vous. »

« De *Ashanti* : 23 h. relèvement goniométrique révèle un ou plusieurs sous-marins ennemis dans le 160 à 15 milles. »

Les résultats sont là. Et R..., quartier-maître de manœuvre en tire la morale en montrant notre espion qui continue sa ronde : « C'est à cause de ce c.. là que tout est arrivé. »

.....
27 mai, 14 h. 05. Message de *Ashanti* à *Roselys* : « Allez voir ce qu'on peut faire pour le numéro 83. » C'est le *Stary Bolshevik*, un cargo soviétique, qui a reçu une bombe sur son gaillard d'avant pendant la dernière attaque de ce matin. Il tient toujours bravement son poste, en route à 8 nœuds mais la colonne de fumée qui monte de son pont avant s'épaissit de quart d'heure en quart d'heure. Il a une embarcation à demi-amenée dans laquelle ont été affalés des blessés. Pavillon en berne. Il a deux morts. « Mon collecteur d'incendie est coupé. Il me faut de l'eau pour attaquer le feu à l'intérieur. »

Il s'agit de lui envoyer des manches à incendie et pour cela de se tenir parallèlement à lui par le travers de son étrave, pas trop loin, pas trop près. Les gars de la pièce arrière, comme nous passons tout près d'eux, nous font signe et on devine qu'ils font entre eux leurs réflexions en voyant notre pavillon.

On attend la prochaine attaque qui sera la cinquième depuis minuit. Mais c'est le *Martin*, un torpilleur britannique, qui s'approche, quatre manches jaillissantes sur son avant et nous prie de lui laisser la place. Est-ce que nous ne faisons pas bien le travail ? Le Commandant fait la sourde oreille. Le *Martin* s'énerve et venant tout près de nous, nous engueule par haut-parleur : « Allez-vous en, j'ai plus de moyens que vous... La guerre n'est pas une plaisanterie ! »

Imperturbable, le *Roselys* continue.

15 h. 15. De l'*Alynbank* : « Avions ennemis s'approchant du convoi. » Voilà pour nous mettre d'accord. Trois bateaux si près les uns des autres offrent un trop belle cible. Le *Martin* s'éloigne et tandis que le *Stary Bolshevik* largue nos manches, nos D. C. A. commencent à cracher. Rejoint notre poste.

16 h. De *Stary Bolshevik* à *Ashanti* : « Le feu à mon bord est maintenant maîtrisé. »

Plus tard le *Martin*, passant près de nous, nous signale : « Vous avez donné au No. 83 toute l'aide dont il avait besoin. » Fair play.

Résultats de la dernière attaque : Deux cargos derrière nous, des flammes hautes comme leur mâture — T. N. T. Message de *Ashanti* à nos deux sous-marins : « Coulez les épaves à la torpille. » Un quart d'heure plus tard une explosion, puis une deuxième : des deux blessés, il ne reste plus qu'un nuage de fumée noire très haut dans le ciel. « Depuis deux jours, me dit Ph..., je commence à comprendre que certaines choses dans la vie n'ont aucune importance. »

Message de l'Amiralat : « Un cuirassé de poche, un croiseur,

quatre torpilleurs au mouillage à Bergen. » Ce matin les croiseurs nous ont quittés, disparaissant dans le Sud.

17 h. 45. Message du *Garland*, torpilleur polonais, à *Ashanti* : « Artillerie anti-aérienne hors d'action. Reste 24 coups de 75. Pertes se montent à 17 tués, 29 blessés graves. Côté tribord sérieusement troué au-dessus de la flottaison. » Nous ne nous étions aperçus de rien ; le *Garland* a son poste à l'autre côté du convoi.

18 h. Brusquement la brume. On va peut-être pouvoir dormir.

19 h. De *Ashanti* : « Attaque de sous-marins est maintenant probable à tout moment ».

19 h. 15. De *Ashanti* : « Si la brume se lève, attaque aérienne peut-être attendue à tout moment. »

19 h. 45. La brume se lève.

19 h. 50. Aux postes de combat.

.....

28 mai. 11 h. « Navires suspects droit devant ». L'*Ashanti* fonce, traînant une vague de sillage gonflée d'écume. Trois mâtures pointent sur l'horizon, des hauts de cheminée, de passerelle... Des éclats de projecteur de signalisation... Ce sont des russes venus à notre rencontre. Un petit croiseur et deux torpilleurs. Nous sommes par 74 degrés 15' Nord et 30 degrés 22' Est, encore 400 milles jusqu'à Mourmansk. Au loin par babord, des icebergs ruissellent sous le soleil, mais au vent le froid pique.

Ce matin nous avons embarqué 36 survivants d'un cargo américain, le *City of Joliet*. Lors d'une attaque, hier, une bombe a éclaté dans l'eau très près de sa coque. Tôles enfoncées, il a commencé à faire de l'eau. Il a lutté de toutes ses pompes, gardant son poste dans le convoi. Rester en arrière maintenant, pas question. A 7 h. il s'est enfoncé lentement par l'avant, l'arrière et son pavillon dressés un instant vers le ciel comme dans les bonnes gravures... Une cloison encore a craqué et il a commencé sa descente vers l'obscurité des grands fonds.

Au carré, dans les postes, on se serre ; nos « invités » n'ont rien apporté sauf des cigarettes, des cartouches entières de « Camel », de « Chesterfield ».

« Alors, vous êtes Français Libres ? Avec de Gaulle ? » Ce doute nous semble une injure personnelle.

20 h. La journée aura été relativement calme. Trois attaques seulement. On a eu le temps d'écouter la radio : Sébastopol tient toujours. En Lybie, l'offensive de Rommel, et là-bas aussi il y a des Français Libres. Quand nous pensons à eux, notre guerre à nous, marins, nous semble relativement confortable on emporte avec soi son lit, ses livres, ses disques. Ce soir on se croirait presque arrivé, et autour de la table du carré, notre officier de liaison pousse sa chanson française préférée : « Ils ont des chapeaux ronds, vive la Bretagne... »

21 h. 15. Aux postes de combat.

.....

30 mai. 8 h. A 50 milles de terre. Temps clair éblouissant. Attaque par 3 Junkers 88. Des piqués sans audace. Heureusement, car le tir des bateaux de commerce est devenu maigre. Les munitions manquent. P... a gagné son pari, nous en sommes à la 25^e attaque. Un message nous donne nos postes de mouillage et nous aide à imaginer la joie qui nous attend : pouvoir dormir plusieurs heures de suite.

De *Ashanti*, 8 h. 40. « 24 avions ennemis approchant du convoi. Watch and pray. »

H..., un des timoniers anglais, cligne un œil malicieux et gonfle à pleines joues sa ceinture pneumatique. On distingue six... dix... vingt... avions. Des Stukas. Vingt-quatre, c'est beaucoup.

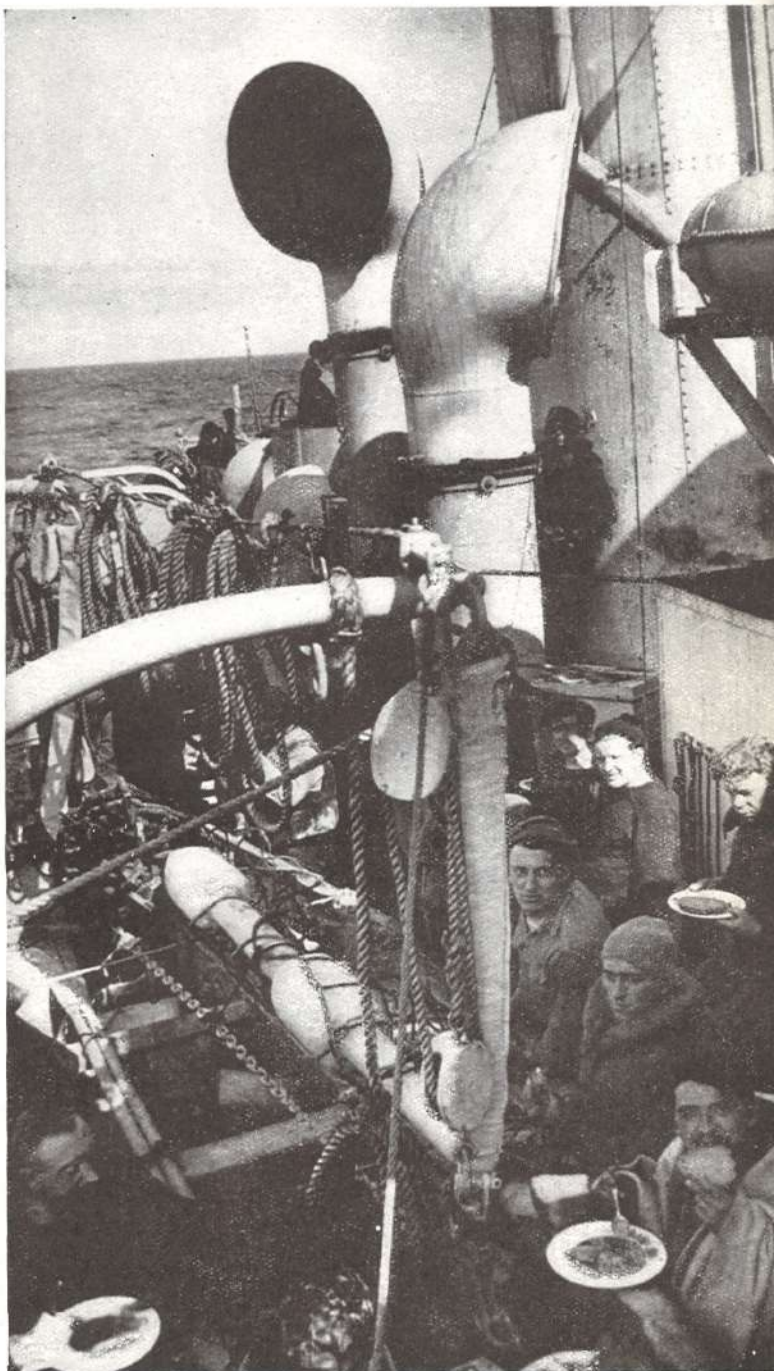
De *Ashanti* : « Chasseurs russes dans le 180. » Comme au cinéma... les Boches s'éloignent.

8 h. 55. De *Ashanti* : « Rompez des postes de combat. » Comme je descendais l'échelle du carré, le bang de bombes qui éclatent. Rush vers le haut. Trois bombes sont tombées dans l'eau au milieu du convoi, lancées de si haut que personne n'a pu voir les responsables.

11 h. La terre en vue.

12 h. 30. Dix Stukas. Bombes sans casse. Chasseurs soviétiques à leur poursuite.

15 h. Entrée dans le fjord de Mourmansk. Liberté de manœuvre. Nous remontons la ligne de file des bateaux de commerce. J'en compte 27, 27 sur 34 au départ. Certains sont



Et les rescapés de la lutte connurent la joie forte des victoires

blessés. Cargos chargés d'avions, de tanks, de munitions... Plus de 200.000 tonnes. On n'a pas perdu son temps.

31 mai. Message affiché au carré et dans les postes d'équipage : « Le Premier Lord de l'Amirauté félicite officiers et hommes des navires alliés pour le magnifique exploit accompli en assurant le passage du convoi P Q 16 en dépit de tout ce que l'ennemi opposa dans l'air et sur mer. »

Grâce à nous, il y avait eu un pavillon français.

LA PASSION D'ADÉMAÏ



Adémaï dit :

Noël-Noël

La « Passion d'Adémaï » est extraite du beau livre de Rémy « Mémoire d'un Agent Secret de la France Libre », ouvrage qui vient d'être honoré du Prix « Victoire ». La publication de ce savoureux chapitre a été autorisée par son auteur.

TOUTE la France d'avant-guerre avait ri aux éclats devant les aventures d'Adémaï, portées à l'écran par Noël-Noël. Après avoir promené le personnage de ce paysan à la fois naïf et finaud, et plein d'un solide bon sens sous son aspect rustique, depuis l'Office National Météorologique jusqu'aux vendettas corses, mon ami avait cherché le moyen de l'utiliser contre l'ennemi.

Il s'en alla donc voir les augures du « Comité de Propagande Directe », cet Office allemand sans le visa duquel aucun texte ne pouvait être produit sur la scène. Il soumit aux censeurs le monologue dialogué qu'il venait de composer sous le titre de « La Passion d'Adémaï » :

— Comment avez-vous fait la guerre?
demandai-je à ce bon réjoui
d'Adémaï.

— Comment que j'l'ai faite? Ah! là là!...
nom de d'là!

J'l'ai subie d'un' drôl' de manière...

— Ah?... qu'est-ce qui vous est donc arrivé?

— M'est arrivé qu'j'en ai bavé...

mon ieux!... j'vous assure,

j'ai vécu un' drôl' d'aventure!

et c't'aventure m'a fait trouver

un' grand' vérité bien assise:

la guerr' c'est un' joutue bêtise!...

Et c'te grand'vérité que j'tiens

sur des milliers d'Européens,

je suis l'seul qui l'a bien comprise,

min' de rien!

— Vous ne vous vantez pas un peu?

— Non, Monsieur!

Qu'est-c' que j'ai pris, mes doux agneaux!

— Vous étiez dans les chars d'assaut,

probablement?

— Non, pas positiv'ment...

— Peut-êtr' dans la lign' Maginot?

— Non!! Voilà, j'vais vous exposer:

j'étais, comme on dit, préposé,

au quarante-deuxième à Poitiers,

gardien des instruments d'musique...

— Tout ça n'a pas l'air dramatique!...

— Attendez l'histoire en entier!!

**

Voilà: le dix-sept juin quarante,
(notez, la date est importante)
au cantonnement de not' section,
j'suis chargé par mon Capitaine
de monter, seul, un' caiss' tout' pleine
de musique et de partitions,
jusqu'au cintièm', jusqu'au grenier...
Déjà, su' l'palier du premier,
je soufflais comme un' farinier!
Un' caisse comme ça, un' caisse entière,
tout' plein' plein' ed' musique' « légère » (?)
comm' m'avait annoncé mon chef?????
De musique' « légère »! ...enfin, bref!
à huit' heur's tout était fini,
à huit' heur's cinq j'étais au lit,
mon ieux... et j'pionçais!

**

J'pionçais d'puis dix minutes à peine,
quand tout à coup, zut! la sirène!

un bombardement commençait...!
J'avais pas à bouger d'mon pieu,
non, puisque j'couchais dans la cave...
mais tout à coup, ça d'venait grave:
un' vach' de bombe ouvrait en deux
les cinq étag's du bâtiment,
et je r'cevais, directement,
de là-haut, su' l'coin d'la caj'tière,
tout' la caiss' ed' musiqu' « légère »
que j'm'étais tell' ment esquiné
à monter!...

En vérité,
c'te musiqu', ceux qui la baptisent
« musique légèr » l'ont jamais prise
dessus la gueul', bien certainement!
Ça m'avait tué, littéral' ment...
— (Par la suite, on m'a expliqué
que l' bois d'la caisse avait claqué,
et qu'j'avais pris, tombant en vrac,
là, ici, entre les deux yeux,
un coup d' sonat' de Boieldieu,
et su' l' crâne un coup d' Offenbach!...)
J'ai beau bien aimer la musique,
j'étais dans un état tragique...

* * *

On m'emmen' dans une ambulance,
jusqu'à l'hôpital de Bordeaux...
je reste un mois sans connaissance,
et puis j'ouvre l'œil à nouveau...
Mais c'était vid' dans ma cervelle:
je f'sais d'l'amnésie, qu'on appelle,
vi... je n'me souv'nais pus de rien,
ni d'ma femm'... ni d'ma bell'mère...
ni d'mon nom... ni qu'y avait la guerre...
j'étais rud' ment bien...

Et les docteurs de l'hôpital
se passionnaient tous pour mon mal...
Du coup, tous les matins, j'avais
tous ces grands Messieurs à mon chevet.
Parait qu' l'un voulait m'mettre du chaud,
l'autr' de la glace, l'autr' un bandeau...
L'un voulait m'changer mon cerveau,
et m'essayer un cerveau d'veau...
L'un voulait un bouillon pointu,
l'autr' disait « non », d'un air tétu...
j'étais joutu...
Quand un' nuit, dans l'obscurité,
je m'lève... euh... par nécessité...
j'avance avec les bras comm' ça,
la tête pas très bien réveillée...
la porte était entrebâillée,
ell' passe au milieu d'mes deux bras,
et j'la prends, là,
bing... au milieu...
juste où j'avais pris Boieldieu...
Ça f'sait plus un' boss', mais un creux...
Ah, qu'est-c' que j'avais encor' pris...
L'endemain matin, j'étais guéri...
Vi...
La porte des commodités
avait mieux fait qu'la Faculté...

* * *

J'étais guéri, mais pas à fond:
la jugeott' m'était bien r'venue,
mais j'tournais pas encor' bien rond...
preuvè en est l'idée saugrenue
qui s'empara d'moi brusquement:
je m'levai bien calmement,
et j'm'en allai prendre au vestiaire
des médecins un beau pardessus,
un chapeau trop p'tit, mais cossu
puis j'évitai les infirmières
dans les couloirs, puis dans la cour,
et c't'ainsi qu'vous auriez pu m'voir
dix minutes après, su' l'trottoir:

j'm'en allais faire un p'tit tour...
j'étais content... j'faisais l'badaud...
j'savais pas qu'j'étais à Bordeaux,
et j'croyais qu'j'avais dans c'te chambre,
passé huit à dix jours de temps
depuis c'sacré mois d'juin. Pourtant...
on était main' nant en septembre...
Le premier homm' que j'aperçus,
qui m'venait d'ssus,
je n'pouvais pas très bien comprendre:
c'était un soldat
qui s'promenait...
De quel pays donc qu'y s'am'nait,
cui-là?

Il était en vert... en vert tendre...
« Ah, j'me dis, c'est un Polonais... »
Ben des Polonais, y en avait...
Cinq là-bas, un autre qui m'suivait...
Je m'dis: « C'est qu'ça va mieux
chez eux;
et ils nous envoient du renfort... »
J'avais tort...
J'étais dans l'ignorance de tout...
J'avais encore dans le caillou
ces vérités bien agrippées
que le temps y travaill' pour nous,
et qu'la rout' du fer est coupée...

* * *

Allons, bon... Voilà les sirènes...
Et j'vois tous les gens qui prennent
jamb's à leur cou
vers les abris:
« Vach's de Boch's » que j'crie. — « Taisez-vous »
me souffle un Monsieur. « Vous êtes fou »
— Quoi, j'ai bien l'droit de dir' c'que j'dis?
Quoi qu'y a qui va pas, mon brave? »
Et j'rentre avec lui dans un' cave.

* * *

Y avait là un grand Polonais,
toujours dans ce costume « verdure »,
un blond, costaud, à la figure aimable...
Il était parmi ces gens,
l'air engageant,
l'air d'un bon diable...
J'lui dis pour me montrer affable:
« Bonjour, Monsieur, viv' la Pologne »
Y m'sourit avec un' bonn' traque...
Mais les gens y f'saient des quinquets
comme inquiets...
Oh, mais l' bombardement donnait...
Un' jeun' fill' dit, comm' ça tonnait:
« Ils tap'nt sur les bateaux du port. »
Forcément, moi, j'répète alors:
« Vach's de Boch's... » Sur ce, mon vieux type
recommence:

— Oh, voyons silence,
nom d'une pipe »
Ce coup-ci, je sens la moutarde
me monter au nez. — « S'il vous plaît
qu'est-ce que j'dis qui vous déplaît?
C'est p'têt pas les Boches qui bombardent? »
— Non, Monsieur, non... c'est les Anglais... »
— Quoi, les Anglais... sans prendre garde
à l'assistance qui rigolait
je restais là, cloué, figé...
J'savais pas qu'tout avait changé...
j'vous dis, aucun homm', j'os' le dire, vi j'ose...
n'aura jamais, si brusquement,
subi pareil retournement
des choses...
Quel coup, Seigneur, sans transition...
A côté, ma caiss' sur la tête
n'était plus rien en proportion...
Les Boch's red'venaient des Allemands...
Et, subitement,

*L'Angleterre', par un coup d'girouette,
red'venait la perfide Albion...
Et c'est là, mon ieux, qu'j'ai vu clair...
qu'j'ai compris c'que la guerre est bête...*

* * *

*Ainsi les vérités d'hier,
les nôtres ;
se trouvaient remplacées par d'autres...
ces autr's sont-ell's meilleur's ou, pires,
j'sais pas... c'est pas à moi d'le dire...
j'ai pas l'esprit assez ouvert...
Mais c'que j'comprends m'a ben peiné,
c'est vraiment une chose affligeante
de voir les homm's se bigorner
pour des vérités si changeantes...
Mon cousin est mort à la guerre,
pour combattre Hitler qu'était fou
paraît-il. Paraît qu'maint'nant c'est tout l'contraire...
Hitler, il n'est plus fou du tout,
mais mon cousin, il est dans l'trou...
Non, non, permettez que j'vous dise:
la guerr'... c'est un' foutue bêlisse...*

Les censeurs se regardèrent sans mot dire, puis regardèrent Noël-Noël. La physionomie de mon ami n'exprimait qu'une attente naïve et confiante.

— Hum... dit enfin un des Allemands. Je ne crois pas que nous pouvons laisser passer ce texte.

— Pourquoi donc ? demanda Noël-Noël.

— Il y a des choses très désagréables pour nous dedans, Monsieur Noël-Noël. Nous ne pouvons pas vous laisser dire vach's de boch's sur la scène.

— Mais Messieurs, comprenez-moi bien : le « vach's de boch's » d'Adémaï se retourne en fait contre les Anglais, puisque ce sont les Anglais qui bombardent Bordeaux.

— Ya. Mais ça ne fait rien : « vach's de boch's », c'est mauvais. Et puis dire que le Führer est fou...

— Pardon, Messieurs. C'était la propagande qu'on nous faisait. Adémaï croyait à cette propagande. Mais je lui fais dire, tenez, lisez vous-même, qu'Hitler n'est plus fou du tout.

— Il faut dire que le Führer n'est pas fou, fit remarquer un des Allemands qui se piquait d'être un puriste. Plus fou cela veut dire qu'il l'aurait été.

— Permettez : si je dis pas fou, j'énonce une vérité que tout le monde connaît. Tandis que, croyez-moi, nous avions été influencés par la propagande qui était contre votre führer.

On se mit d'accord sur le fait qu'Hitler n'était plus fou. « La perfide Albion », la « route du fer », n'étaient pas faites pour déplaire aux Allemands. Mais ils demeuraient intraitables sur le « vach's de boch's ».

— Voyons, Messieurs, leur dit mon ami. Tout le monde sait que nous ne pouvons rien dire en scène sans votre assentiment. Si je dis « vach's de boch's », vous ferez la démonstration au public que vous ne manquez pas d'esprit, en sachant fort bien, au surplus que vous n'êtes ni des vaches ni des boches ?

L'argument était spécieux, trop spécieux même. Toutefois, les Allemands acceptèrent que les « vaches » restassent dans le texte si on leur accouplait un autre mot que celui de « boches ».

Noël-Noël sait, même sans maquillage, prendre à merveille l'air simplet d'Adémaï. Il feignit de réfléchir :

— Si je disais : « vach's de Fritz » ? demanda-t-il timidement

— Fritz ? Nein... Pas Fritz...

— Alors... Peut-être, qu'est-ce que vous en pensez, « vach's de Fridolins » ?

— Nein... Nein... Pas Fridolins...

— Pas Fridolins ? Attendez... « vach's de Frisés » ? Hein, qu'est-ce que vous en dites de « vach's de Frisés » ?

— Nein.

— Non ? Eh bien... c'est difficile, Messieurs... Comment vous appelle-t-on encore ? Vaches de boches... vaches de Fritz... vaches de Fridolins... Vaches de Frisés... je ne sais plus moi... Tenez, si je crois que j'ai trouvé. « Frizous » « Vach's de Frizous »...

— Ya Frizous, c'est plus gentil...

La discussion se prolongea longtemps encore. En fin de compte, de guerre lasse, les censeurs Allemands — qui crai-

gnaient peut-être d'enrichir d'un nouveau terme le vocabulaire employé par les Français non conformistes à leur adresse, déclarèrent accepter « vach's de boch's ». Noël-Noël quitta le « Comité de Propagande Directe » avec son texte dûment revêtu du tampon obligatoire.

Il dit d'abord ce texte sur les scènes de la zone prétendue libre, faisant partout salle comble. A Cannes, le zélé représentant de Vichy, ne digérant pas le terme « boche » barra celui-ci d'un coup de crayon bleu en exigeant qu'il fut remplacé par « Fritz ». Noël-Noël n'en dit pas moins « boche » et, à la remarque qui lui fut faite, répondit que sa langue avait fourché. « La passion d'Adémaï » franchit bientôt la ligne de démarcation et fit les délices des Parisiens, puis des villes de province. L'effet était partout le même : quand les spectateurs entendaient le fatidique « vach's de boch's », à l'exemple des Bordelais dans la cave, « y f'saient des quinquets, comme inquiets... », ne sachant où Noël-Noël allait les entraîner. Puis le rire prenait le dessus.

Une amie du chansonnier, « gaulliste » enragée, vint un après-midi le trouver hors d'haleine, alors qu'il se démaquillait dans sa loge :

— Tu as entendu Radio-Alger ?

— Non pourquoi ?

— Ils viennent de t'adresser des félicitations en disant que tu es le seul chansonnier qui ose lancer le « vach's de boch's » à la figure des Allemands...

Noël-Noël n'attendit pas que les Messieurs du « Comité de Propagande Directe » vinsent le congratuler de la réclame gratuite qui lui était faite. Il alla incontinent leur rendre visite.

— Vous avez entendu ce que Radio-Alger a dit de moi à midi.

— Non.

— On me félicite d'oser vous dire « vach's de boch's... ».

— Ah...

— Alors, je suis venu vous trouver pour vous éviter de tomber dans le piège qui vous est tendu.

— Un piège... Quel piège ?

— Voyons, Messieurs, c'est enfantin... Les dissidents se sont dit : « les Allemands vont certainement réagir en interdisant le « vach's de boch's ». Vous les entendrez dire demain : il a fallu six mois à ces imbéciles pour s'apercevoir que Noël-Noël se payait leur tête... La vérité est qu'ils sont furieux de votre esprit de tolérance... »

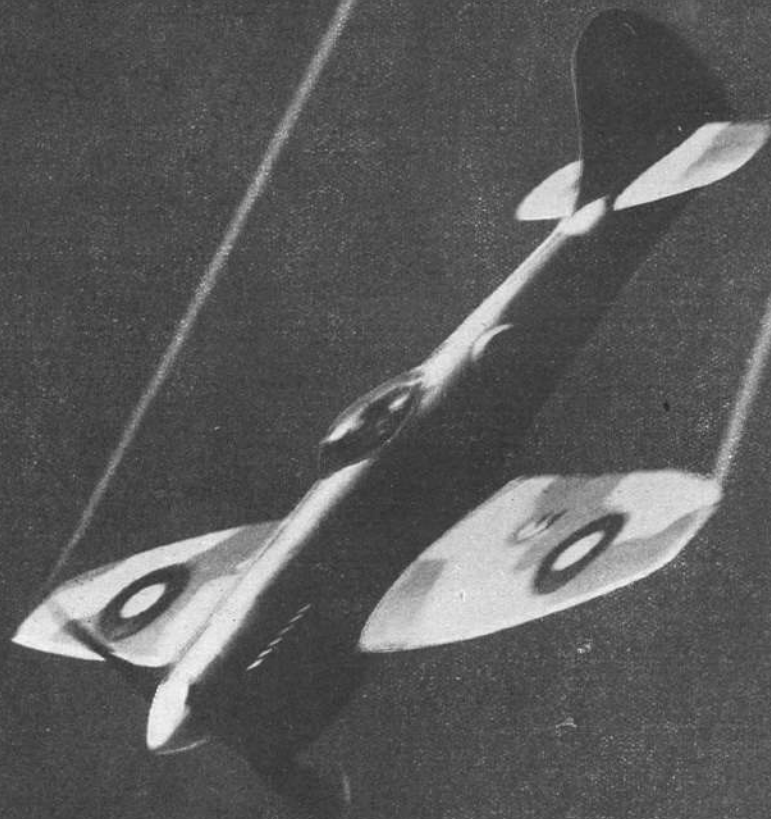
Le « Comité de la Propagande Directe » était composé de gens intelligents. Ils ignorèrent le « piège » tendu par Alger. Noël-Noël put continuer, avec leur plein accord, et à la plus grande joie du public, à traiter chaque jour les occupants de « vach's de boch's » sans faire connaissance avec la paille humide des cachots.

Mon ami avait, lorsqu'il était enfant, un oncle irascible qui l'emmenait se promener dans Paris à la recherche du plus petit prétexte qui lui permettrait d'exiger qu'on lui passât le livre des réclamations où il déversait sa bile avec une plume trempée dans le vitriol. Dans une chanson qu'il composa sur Paris occupé, Noël-Noël fit revivre dans ces termes la silhouette de l'oncle défunt :

*« ... Malgré tout, quand dans mon Paris,
si triste, si changé, si gris,
je me promène,
il me semble qu'à mon côté
j'emène
le spectre de l'oncle irrité...
Il me semble, de l'autre monde
que me parvient la voix qui gronde...
Je crois l'entendre, le bretteur,
l'incorrigible rouspéteur,
me crier, avec émotion,
devant notre situation,
et les troupes d'occupation
« Passe-moi le livre des réclamations... »*

Certains diront peut-être que tout ceci est bien mince, et bien futile. Je ne suis pas de leur avis. Dans le combat qu'il fallait mener contre l'occupant, aucune arme n'était indifférente. L'ironie en était une, parmi les plus subtiles et les plus acérées. Il pouvait coûter fort cher à mon ami de faire rire les Français aux dépens des Allemands. Parce qu'il a pris ce risque, je tiens Noël-Noël pour un des nôtres.

Piquant à 1.300 kilomètres-heure, le Tempest, tel un éclair tombant sur la terre. Les bouts de ses ailes éraflent le ciel de deux traînées parallèles. Il amorce lentement sa « ressource ».



3 MAI 1945

LA DERNIÈRE ÉPREUVE

Nous avons la sensation très nette de donner le dernier coup de collier.

Combien de temps la résistance allemande durera-t-elle ?

Si les Allemands veulent tenir sur la ligne du canal de Kiel, dans les Îles du Danemark et la Norvège, ils peuvent certainement le faire pendant au moins deux mois encore.

L'évacuation de la Luftwaffe s'effectue en assez bon ordre. Tous les aérodromes du Danemark sont pleins à craquer d'avions de transport et de combat. Dans toutes les anses, les estuaires, le long des plages, des flottes entières de Dorniers et de Blom et Vhoss sont au mouillage.

Les stocks d'essence permettent encore une défense efficace — théoriquement du moins.

D'heure en heure, la manœuvre de retrait sur la Norvège s'accroît. Le grand convoi naval de Kiel, le flot interminable des avions au travers du Skagerrak, la résistance au sol qui s'obstine.

De plus en plus également, nos bombardiers de la 2^e Division Aérienne sont distancés et ne peuvent opérer avec des charges utiles suffisantes.

Nous ne pouvons également compter sur aucun support efficace des « Marauders » de la 9^e Armée Américaine.

LA relation ci-dessous est l'œuvre de notre camarade Pierre-Henri Clostermann, « l'as des as » de l'aviation française au cours de cette guerre, avec 33 victoires homologuées, et 22 palmes à sa croix de guerre.

Clostermann, Français Libre de 1940, après avoir servi au Groupe Alsace avec le grade d'aspirant fut demandé par la Royal Air Force en 1944, et y accomplit « Deux tours d'opération » avec le grade de Squadron Leader, exerçant finalement les fonctions (acting) de Wing Commander.

semble à une salière gigantesque avec son bord d'attaque, son radiateur, sa casserole d'hélice criblée...

Johnny Walker a un trou de 50 centimètres de diamètre dans son plan fixe vertical...

Je vole avec deux trous gros comme le poing dans le fuselage de mon « Grand Charles », où mes mécanos ont mis un emplâtre provisoire constitué d'une feuille de chatterton couverte de « dope » rouge...

Nos mécanos n'ont pas la moitié de leur matériel disponible

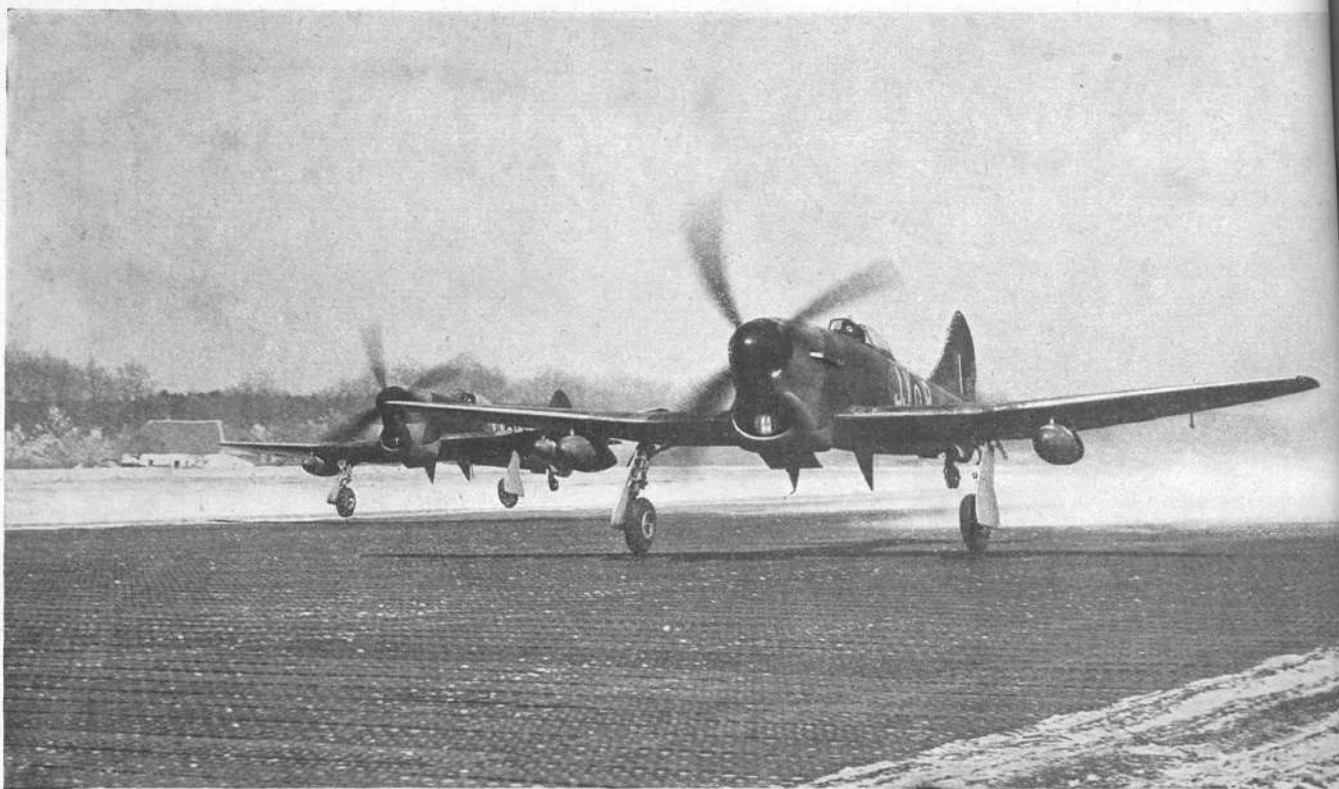
Un coup de téléphone de Broadhurst (1), suivi d'un autre de Lapsley, met les points sur les i. C'est encore à la 83^e Région Aérienne de se sacrifier. On fait d'ailleurs tous les efforts possibles afin de mettre en état aussitôt après leur capture les aérodromes de la région de Lubeck, qui accueilleront les rescapés et les appareils en difficulté.

Des « belly landing strip » sont déjà installés à Ratzburg, à Schwarzenbeck et sur l'aérodrome même de Lubeck, où des ambulances seront stationnées en permanence à partir de 13 h. 30 aujourd'hui. Si par hasard quelque autre aérodrome non miné, plus au Nord, était occupé par nos troupes, les têtes de pistes seraient marquées de bandes « rouge électrique ».

Comme Wing Commander Brooker n'est pas encore remplacé, que Mackigham vient de partir en repos, que Jimmy Thiele a été descendu, et que « Smoky » Schrader vient de prendre le commandement de la 616 (équipée de Meteors à réaction), je suis toujours le Commandant par intérim de l'escadron.

J'encaisse une « eng... » téléphonique formidable de Broadhurst, qui se plaint de la mauvaise organisation de la maintenance des avions au sol. En effet, chaque escadrille peut réunir au maximum trois ou quatre avions en état de voler. Rien qu'au Squadron n° 3, nous avons sept avions au hangar (flak, fuites d'huile, changement de bougies, flak encore). L'avion de Ken Hughes ressemble à une salière gigantesque avec son bord d'attaque, son radiateur, sa casserole d'hélice criblée...

(1) Air Marshall H. S. Broadhurst commandant la 83^e région (ou division) aérienne de la 2^e T. A. F. Aujourd'hui il est A. O. R. Fighter Command R. A. F.



Glissant à toute allure sur la piste de métal, ils partent pour le dernier combat.

avec eux, les hangars sont ouverts à tous vents, il y pleut et il y fait froid. Nous manquons de munitions, car les convois n'ont pu suivre notre avance rapide.

C'est une grosse responsabilité et Jameson, qui depuis quelques jours n'est pas à prendre avec des pincettes, ne m'aide pas beaucoup.

Je repasse avec intérêt au personnel de l'escadre par voie de haut-parleur l'eng... de Broadhurst. Ça n'avance pas à grand'chose, mais cela me soulage. D'ailleurs, n'étant que Sous-Lieutenant et étranger par dessus le marché, ma situation est gênante. Malgré les efforts de Londres, Paris semble s'en moquer éperdument.

J'ai déjà fait trois missions aujourd'hui, je suis vanné. Le Wing a déjà perdu dans la matinée 6 pilotes — y compris Baby Austin et F. O. Blee, deux de nos meilleurs — seuls pilotes vraiment expérimentés du Squadron néo-zélandais 486.

Charlie, l'officier-mécanicien chef du Wing, m'apporte la liste des avions disponibles de l'escadre : 27. 23 Tempest sur 95 dont nous devrions disposer, et 4 autres, très problématiques, qu'il me promet cependant avant 17 heures.

Il est 15 h. 30.

J'envoie Ken Hughes, Johnny Walker, mes deux australiens, Torpy et Bay, avec Longley comme réserve, exécuter une courte « recco » armée dans la région de Flensburg.

Heureusement, Ken est un type prudent et ne fera pas descendre du monde sans raison.

Je continue à potasser les rapports de combats individuels de la matinée en élaborant avec Abund le « wing report » pour le G. Q. G.

Pas moyen de camoufler notre déficience en avions. Le moral des pilotes n'est pas sensationnel non plus, et j'espère que l'on n'aura pas d'« anti-shipping » à faire. La flak joue un grand rôle dans la vie de mes pilotes, ceci dit sans jeu de mots de mauvais goût. J'en sens l'obsession dans toutes les conversations, à table, au bar, au cours des « briefings », dans l'âpreté

avec laquelle ceux qui reviennent d'une mission sont interrogés sur la densité de feu et des positions de D. C. A. par ceux qui vont partir.

Je fume cigarette sur cigarette et bois tasse de thé sur tasse de thé.

Le « biffin » de la liaison avec l'armée ne semble même pas au courant des opérations terrestres, et sa désinvolture m'énerve.

La situation à terre semble très confuse avec des poussées en flèche d'éléments blindés vers Kiel, Elmshorn (au nord d'Hambourg), contre quelques forts noyaux de résistance concentrés autour des aérodromes de Neumunster, Bad Segeberg et leurs satellites.

La Luftwaffe se contente de couvrir les opérations de retrait des troupes et l'évacuation des Etats-Majors en Junkers 88, Junkers 52, Heinkel III et surtout Fieseler « Storch » qui profitent, pour se faufiler, des couches de brume qui couvrent tôt le matin et au coucher du soleil la région des lacs Ploner et Western.

Les nuages assez bas (plafond à moins de 1.000 mètres) qui couvrent le bas de la péninsule danoise depuis quelques jours, sont peu favorables aux patrouilles d'interdiction. La flak est si dense que dès qu'un de nos avions émerge sous les nuages à cette altitude, il est aussitôt pris dans les feux croisés des centaines de pièces qui couvrent les grandes artères routières de Eutin à Kiel, Neumunster à Rendsburg, et surtout Schleswig à Flensburg...

17 h. 20. Je sors pour assister à l'atterrissage des avions du 56 et du 3 Squadrons qui reviennent de mission. Le pauvre Brocklenhurst a eu son appareil durement touché par la flak (justement le long de l'autobahn de Flensburg) et plutôt que de se poser roues rentrées, préfère sauter en parachute. Il s'en tire très bien, mais la Jeep qui part à sa recherche a un mal fou à le retrouver : entraîné par le vent il a dérivé profondément dans la forêt d'Orrel.

La section de Ken Hughes ramène un score magnifique de 23 camions détruits et 65 endommagés, ainsi que 2 Junkers 52 descendus par Longley, le long de la côte.

Longley me tracasse, il devient de plus en plus imprudent et, sachant qu'il va bientôt être rapatrié en Nouvelle-Zélande

son tour d'opérations étant terminé, il se lance à corps perdu afin de profiter, dit-il, de ses dernières heures de vol.

Il faudra que je le freine un peu.

Tous les avions, sauf celui de Brocklenhurst, sont revenus. Sur les 9, 6 seront ravitaillés et réarmés dans les dix minutes.

Comme je me prépare à retourner à notre « dispersal », dans un grondement de tonnerre, des Beaufighters torpilleurs passent en rase-motte revenant du Nord.

Il y en a des nuées, au moins la force de trois escadres. Ils reviennent du « slipping-strike » monstre organisé contre le fameux convoi de Kiel.

L'un d'eux, traînant la longue queue de fumée noire d'un moteur en feu, essaie de se poser chez nous. Il se met en vrille à 500 mètres du terrain et s'écrase près de la piscine dans une épouvantable explosion...

Les pompiers et l'ambulance se précipitent :

« Pourquoi, Bon Dieu, se pressent-ils tant ? » souffle Peter West, « il ne doit pas rester grand chose »...

Une demi-heure plus tard, l'ambulance revient lentement ramenant les lamentables débris carbonisés de l'observateur et du pilote...

On reparlait encore de cet incident au Mess une heure plus tard au cours du dîner, lorsque « Spy » saute sur moi :

— Scrambler for you, Sir!

— Bonsoir, qui peut donc me vouloir à cette heure ?

Je saute dans ma Jeep et me précipite à l'Intelligence Room. Le scrambler est un appareil de radiotéléphonie à ondes

courtes reliant les escadres au G. Q. G. de la Région Aérienne, qui a la curieuse propriété de brouiller ces ondes à l'émetteur et de les débrouiller au récepteur. Ce qui fait que tout message intercepté par l'ennemi n'est qu'un charabia invraisemblable.

C'est rapide, cela évite le chiffrement, et c'est pratique.

Encore Broadhurst à l'appareil.

La conversation est courte :

— Pierre, de combien d'avions disposez-vous ?

Un coup d'œil au tableau des disponibilités.

— 25, Sir!

— Bien, exécution immédiate. Prenez note : *Base aéronavale de Grossebrode, stop. Référence N. 54 22 E. 11 05, stop. Plus de 100 gros avions transporteurs en charge au sol et au mouillage, stop. Très forte couverture probable de chasse adverse, stop. Tous effectifs disponibles sur objectif désigné, stop. Mitrailage si possible, stop. Modalités d'exécution à votre discrétion, stop. Prévenez Kenway de vos dispositions, stop. Essaierai de vous donner typhoons anti-flak, stop. N'y comptez cependant pas trop, stop. Bonne chance, stop. Attention, beaucoup de flak.*

— Thank you, Sir!

Je raccroche, à la fois excité et furieux.

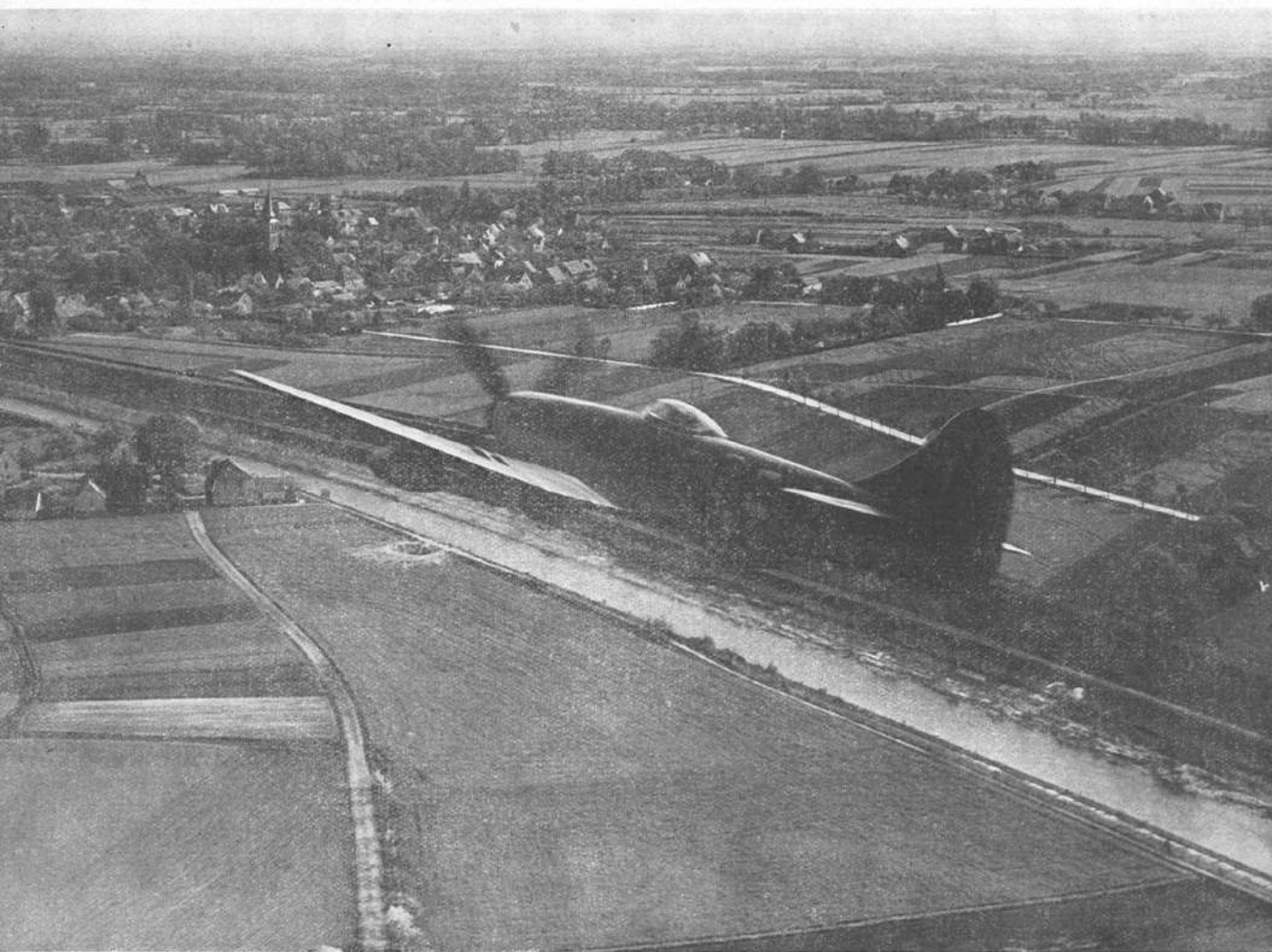
Après une telle journée, à 8 heures du soir, nous faire repartir et surtout sur un objectif de cette sorte!

— O. K.!

— Planton! Etat d'alerte n° 1 immédiatement!

Il se précipite et quelques secondes après, les ronflements brefs des klaksons secouent Fassberg.

J'examine la carte au mur — Il y a environ 140 kilomètres en ligne droite jusqu'à Grossebrode, mais la météo nous



Suivant le tracé brillant du canal de Dortmund, ils passent en rugissant.

annonce que la baie de Lubeck et la région d'Hambourg sont complètement bouchées. Les nuages (une formation orageuse de cumulus avec fortes averses) montent jusqu'à 5.000 mètres.

Il faudra faire un détour par le Nord.

Des crissements de pneus sur le ciment au dehors. Les Jeeps commencent à arriver avec les pilotes, entassés les uns sur les autres. Le dîner interrompu, la journée écrasante, ne sont pas faits pour les mettre de bonne humeur. Quelques-uns mastiquent des sandwiches faits à la hâte.

— Tout le monde présent ? Bien.

Je leur expose la situation rapidement.

Nous n'avons pas assez d'appareils disponibles pour voler en escadre, par escadrilles, donc nous volerons en deux fois trois sections de 4 échelonnées vers la droite. Je mènerai la première formation de 12 appareils, et Macdonald du 486, mènera la deuxième.

— Ainsi j'aurai bien mes 24 appareils en main.

Je ne puis fournir de détails d'exécution, me réservant de donner par la radio les ordres nécessaires.

Ce sera une question d'opportunité beaucoup plus que d'un plan réglé à l'avance. Je ne possède, d'ailleurs, ni les données suffisantes, ni le temps nécessaire pour élaborer une méthode d'attaque.

— Réglez vos montres ! Il est 20 h. 07, démarrage des moteurs à 20 h. 15, je décollerai n° 1, ferai une large orbite de l'aérodrome pour permettre aux 24 appareils de se former convenablement, et à 20 h. 25, cap sur l'objectif.

— Compris ? Aucune question ?... Bien, faites vite !

Je prends comme coéquipier pour ma section F. Lt Bone, F. O. Dug Worley et le jeune sergent Crow dont ce sera la troisième mission. Je n'ai pas le choix et je ne puis déceimment demander à des pilotes qui ont déjà fait trois missions dans la journée, qui sont crevés de fatigue, d'en faire une quatrième qui sera certainement très dure...

20 h. 10. Mon « Grand Charles » est prêt. Le moteur tourne déjà et Gray allongé sur l'aile me signale de son pouce en l'air que tout va bien.

La vaste place cimentée de Fassberg encadrée par les grands hangars sombres est en ébullition.

Tout en m'attachant, je jette un coup d'œil : les moteurs tournent — les claquements secs des cartouches de démarreur — les galopades des mécaniciens portant les parachutes, les pilotes enfilant en vitesse leur combinaison de vol...

20 h. 16.

— Enlevez les cales !

A 20 h. 25, alors que le soleil est bien bas sur l'horizon et que de grosses masses nuageuses roulent vers l'Est, je mets le cap au Nord, prenant lentement de l'altitude.

La formation, ce soir, est infecte. Avec des éléments appartenant à quatre unités différentes, il n'est pas très commode de composer une équipe homogène.

— Ils volent quand même comme des cochons. La section Bleue qui devrait être à ma gauche se promène 500 mètres en-dessus à droite.

Jaunes 2, 3 et 4 traînent à plus d'un kilomètre derrière nous.

Comme je suis nerveux et de mauvaise humeur, je les rappelle à l'ordre sans ménagements par la radio.

Nous contourrons Hambourg pour éviter le nuage de fumée sale qui s'élève à perte de vue des incendies de la ville.

— Enfin, la formation rentre dans l'ordre.

A Neumunster, que nous survolons à 3.000 mètres, nous sommes tirés (très mal d'ailleurs) par une batterie de 88 mm., et nous obliquons à droite sur un cap de 0.52°.

Le temps se gâte et je suis obligé de faire un large zig-zag pour éviter des formations de cumulus qui montent très haut dans le ciel comme de grandes tours blanches.

— *Hullo Kenway, any gen ?*

— *Hullo filmstar leader, Kenway answering, nothing at all.*

Kenway (1) n'a aucune information à me donner — pas de contre ordre.

Nous sommes à peine à une trentaine de kilomètres de l'objectif lorsqu'une couche impénétrable de nuages nous barre la route.

Je pique, suivi de ma formation, pour essayer de passer dessous, mais nous rencontrons une pluie battante et une visibilité nulle. Je fais exécuter un rapide 180° en remontant, puis un deuxième 180° pour revenir sur notre cap primitif.

Zut ! Que faire ? Un avion seul ou une paire à la rigueur pourraient tenter de passer avec succès, mais avec une formation compacte de 24 appareils, c'est risqué et délicat.

J'explique par la radio, en termes voilés, la situation à Kenway.

La réponse de Kenway est nette, son ton impératif :

— *Filmstar leader, force on regardless (2).*

— Bien, en avant quand même !

— *Cloud formation, go ! (3)*

Je divise mon dispositif en sections indépendantes de quatre qui se mettent aussitôt en formation encadrée. Nous tenterons ainsi de traverser les nuages sur un cap donné, et de nous retrouver de l'autre côté.

Nous nous enfonçons dans l'orage et nous nous perdons de vue. Diable ! ça remue et je me concentre sur mes instruments. Mes trois coéquipiers collent tant qu'ils peuvent et ne crânent sûrement pas.

Heureusement, la couche n'est pas trop épaisse. Quelques minutes après, nous émergeons au-dessus du Déroit de Fehmarn, près d'Helligshaven.

Le ciel est complètement dégagé et devant nous pas une ombre jusqu'à l'horizon.

— Look out Filmstar leader !

— Attention !

En une fraction de seconde, l'air s'est peuplé d'une masse tourbillonnante d'avions.

Le spectacle est inoubliable.

En bas, à droite, le grand aérodrome de Grossebrode avec son bassin d'hydravions et ses pistes grouillantes d'appareils multimoteurs — la mer calme — quelques bateaux au mouillage.

Derrière nous, un mur solide de nuages, d'où émergent en désordre, à des altitudes diverses, mes sections de Tempest.

Tout autour, des dispositifs massifs de 30 ou 40 chasseurs allemands qui patrouillent. L'un d'eux m'a déjà repéré et fonce sur ma section.

Je me trouve devant la situation suivante :

— soit au sol, soit décollant, plus de 100 énormes avions de transport qui représentent théoriquement mon objectif prioritaire ;

— en l'air, environ 200 avions de chasse ennemis : un groupe à 500 mètres d'altitude, un autre à 1.000 mètres, un troisième à 1.500 mètres, deux autres à notre niveau, c'est-à-dire 3.000 mètres, et un autre, deux peut-être, au-dessus de nous !

— Je dispose de 24 Tempest !

Ma décision est vite prise. Les sections Filmstar, Jaune, Bleue attaqueront les chasseurs au-dessus de nous, et les sections Rose, Noire et Blanche commandées par Macdonald engageront les Focke Wulfs du dessous.

Pendant ce temps, je vais essayer de me faufiler avec ma section Rouge jusqu'à l'aérodrome et le mitrailler.

La brièveté de la langue anglaise se prête à merveille pour transmettre mon plan en quelques mots de façon intelligible à mes pilotes :

— *Filmstar yellow and blue climb and attack fighters above. Pink, blank and white, engage fighters below. Filmstar red diving for straffe !*

(1) Kenway était l'indicatif en code de la station de radar contrôlant les chasseurs de la 83^e Division.

(2) Continuez quelle que soit l'opposition ou quelles que soient les conditions atmosphériques

(3) Formation pour le vol en nuages ou P. S. V.

— Go!

Suivi de près par mes trois équipiers, je lâche mes réservoirs supplémentaires et pique à la verticale, passant en trombe, à plus de 900 kilomètres à l'heure, au travers d'une formation de Focke Wulf qui s'éparpillent en éventail dans le ciel.

Je redresse doucement suivant une trajectoire qui m'amène en rase-motte vers l'aérodrome du Sud-Ouest au Nord-Est. Une flak déchainée nous accueille...

Bon Dieu! Les bateaux ancrés au large sont armés; l'un d'eux est un torpilleur de gros tonnage qui fait feu de toutes ses pièces.

Instinctivement je rentre la tête dans mes épaules, et toujours en rase-motte j'oblique légèrement à gauche, si vite que je ne puis tirer sur les Dorniers, puis renverse vivement à droite derrière un énorme Junker 252 qui vient de décoller et qui déjà grossit de façon alarmante dans mon collimateur. Je le



Le captage du « Grand Charles » porte, en plus des traces de combat, la marque glorieuse de trente-deux victoires.

J'arrive en bordure du bassin à plus de 800 kilomètres à l'heure à 20 mètres d'altitude, et tout de suite ouvre le feu :

— La surface moirée du mouillage est couverte de Dorniers 24 au point mort. Trois lignes blanches d'écume marquent le sillage de trois appareils ennemis qui viennent de décoller. Sur des berceaux à roues, des Blöm et Voss 138 sont alignés...

Je concentre mon feu sur un des B. V. 138. Les amarres du berceau se rompent et je passe au-dessus de l'énorme masse fumante qui bascule et commence à couler...

La flak redouble.

Un éclair à ma droite et un Tempest désemparé percute en mer dans une gerbe d'écume.

tire jusqu'à ce que la collision semble imminente, dégage de justesse, et vois en me retournant, le Junker 252 deux moteurs en feu, l'empennage arraché par mes obus, rebondir sur la mer et exploser...

Entraîné par ma vitesse, je suis déjà loin, droit sur le torpilleur qui crache de toutes ses pièces de D. C. A. Je passe à dix mètres de son étrave, au ras de l'eau qui semble bouillonner au milieu des mille geysers soulevés par la flak... J'entrevois des silhouettes blanches qui s'agitent sur le pont et les langues de feu qui semblent jaillir de toute sa superstructure...

Des obus traçeurs ricochent sur l'eau et explosent tout autour dans un rayon de 500 mètres. Des schrapnells fauchent

un banc de mouettes qui retombent affolées et sanglantes de tous côtés...

.....
— Ouf, hors de portée!

Je suis en sueur et j'ai la gorge si serrée que je ne puis articuler un mot à la radio; comme j'ai sans doute retenu mon souffle pendant toute l'attaque, mon cœur bat sourdement, à se décrocher, dans ma poitrine...

Je reprends de l'altitude dans un large virage à gauche...

La situation semble fâcheuse, un combat acharné se déroule au-dessus de l'aérodrome. Trois avions descendent en flammes — amis ou ennemis — je ne puis distinguer, ils sont trop loin. Un autre pulvérisé égrène ses débris incandescents dans le ciel, un cinquième tombe en vrille filant une traînée de vapeur blanche.

D'autres appareils brûlent écrasés au sol.

La radio ne transmet qu'un fouillis inintelligible d'appels, de jurons, de cris forcenés, de vibrations de canons qui tirent...

Près du torpilleur, au milieu d'une tache d'écume, les restes d'un avion flambent, et de la nappe d'essence enflammée s'élèvent de lourdes volutes de fumée noire ponctuées d'éclairs.

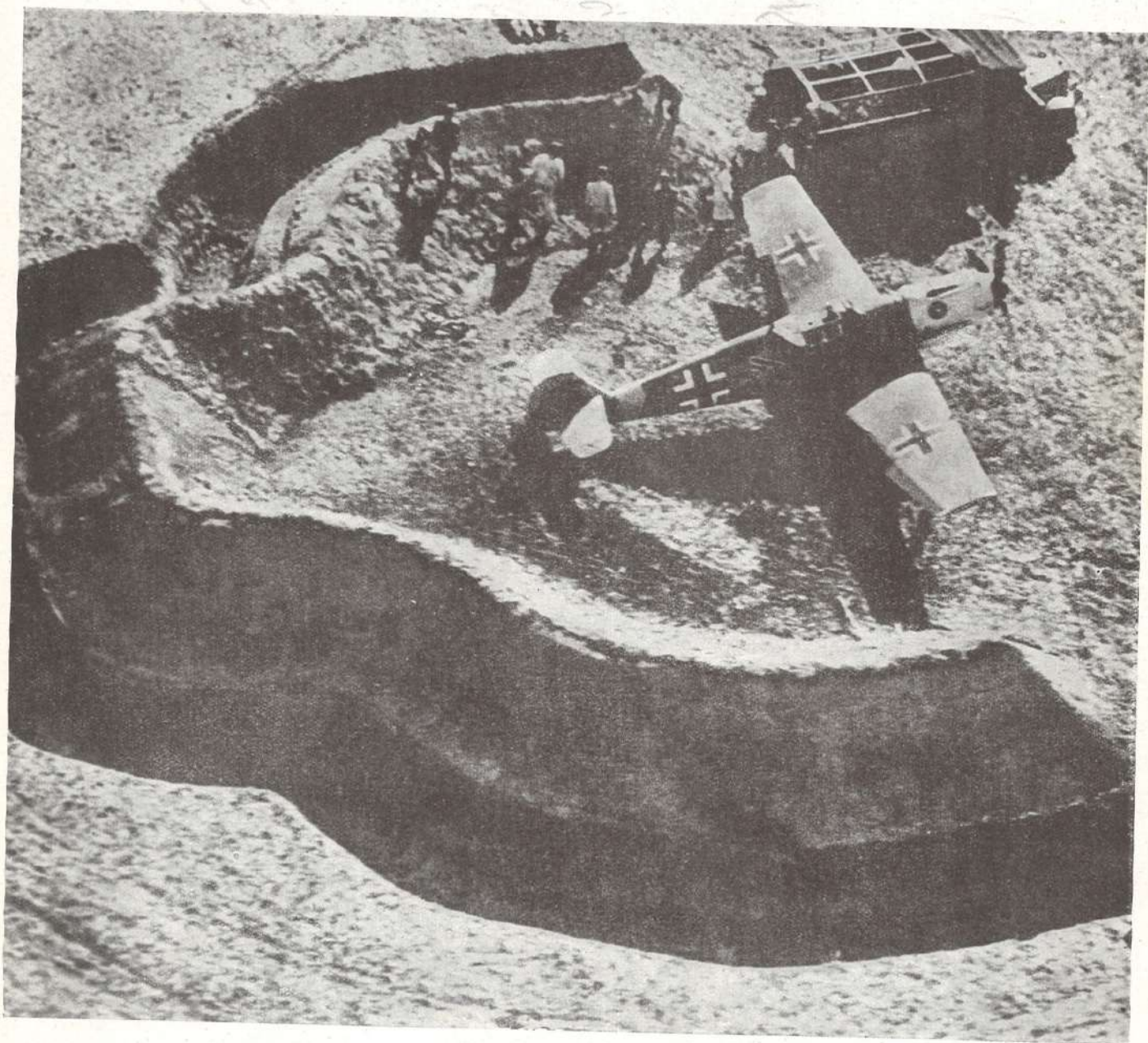
Que sont devenus mes trois coéquipiers? Pas une trace dans le ciel. J'ai vu un Tempest percuter au début de l'attaque, c'était à ma droite, donc probablement Bone; l'appareil abattu par le navire allemand doit être celui de Crow.

(Quant à Worley, je devais deux mois plus tard retrouver sa tombe au cimetière militaire allemand de Lubeck. Je suppose que gravement touché par la flak, il a cherché à rejoindre Fassberg et à dû se tuer en tentant un atterrissage en campagne à quelques kilomètres de Lubeck.)

Je délibère un instant afin de savoir si je vais tenter de rejoindre le combat contre les chasseurs allemands qui fait rage au-dessus d'Heiligshaven, ou si je vais tenter une deuxième passe de mitraillage à la faveur de la panique qui doit régner sur la base allemande.

Inclinant vers la seconde solution, je redescends au niveau de la mer et contourne à toute vitesse l'île de Fehmarn... et... me trouve nez à nez avec trois Dorniers 24, probablement les trois mêmes qui avaient décollé de Grossebrode juste avant notre attaque et dont j'avais repéré les sillages.

Les Do-24 sont de gros hydravions trimoteurs d'environ 18 tonnes, de vitesse réduite quoique assez bien armés.



... « Les conducteurs des camions, embarrassés dans leurs grandes capotes grises... ».

Revenu de ma surprise, j'exécute un large renversement qui me tient en dehors de leurs feux croisés, ouvre les gaz à fond et me rapproche en zig-zag tout en prenant des photos... puis, posément, en me tenant hors de portée de leurs mitrailleuses, j'ajuste le premier.

Au bout de deux salves, un de ses moteurs est en feu ; il tente un amerrissage forcé, mais de ce côté-ci du promontoire la mer est assez grosse et il capote.

Je me dirige aussitôt sur les autres qui essaient de se défilier au ras de l'eau. De longues traînées noires s'échappent de leurs moteurs poussés à fond.

Ils font un peu pitié. Avec mes 4 canons et les 400 kilomè-

ma gerbe d'obus explose sur les deux premiers, les curieux fuselages à poutre, la gigantesque carlingue à double étage et les 24 roues du train d'atterrissage qui supportent ces gigantesques machines.

En un éclair, je vois les conducteurs des camions qui circulent, se jeter à plat ventre ou courir en levant les bras, embarrassés dans leurs grandes capotes grises...

Un obus de flak explose à quelques mètres de mon avion et le secoue violemment.

Hors de portée, je dégage en spirale ascendante et me retrouve en plein milieu de la bagarre.

J'essaie de rallier mes avions, mais dans ce désordre c'est difficile.

Un Tempest pique, je le suis des yeux, il tourne aux ailerons, plus vite, toujours plus vite, les deux ailes se détachent... une flamme claire entre deux haies. Pas de parachute.

Deux Focke Wulf essayent de m'embarquer dans un « dog-fight », mais je m'en débarrasse vite par un dégagement sec vers eux...

J.F. H. est en difficulté, son moteur fume. Cependant, il a accroché un Messerschmitt qui se défend adroitement en réduisant sa vitesse graduellement et qui commence même à gagner sur le Tempest...

J'oblique vers le Me. 109 et l'engage par dessous, réussissant à l'atteindre de deux obus à l'intersection des ailes et du fuselage.

Le Me. 109 renverse précipitamment son virage, et le pilote de J.F. H. Bay l'Australien, en profite pour se positionner et tire à son tour, le touchant à nouveau.

Le boche renverse encore, je le tire, il redégage, Bay tire... une aile frappée de la grande croix noire se replie, en feu...

Le pilote boche saute, mais son parachute se met en torche...

Mes « Tempest » commencent à se reformer deux par deux et à se dégager prudemment de la bagarre.

Suivi de J.F. H., j'accroche un Focke Wulf trainard qui s'est glissé au milieu de nous et qui bat désespérément des ailes...

Une longue rafale, puis, je n'entends plus que le claquement des culasses de mes canons qui réarment à vide.

Le Focke Wulf cependant commence à fumer, mais je n'ai plus de munitions. Bay tire à son tour à bout portant et le pulvérise littéralement...

Cette fois, le parachute s'ouvre...

Le soleil maintenant a glissé là-bas derrière les Iles danoises, et dans le crépuscule lumineux, mes avions se reforment.

Je les compte :

— Deux, quatre, huit, dix, onze, et puis deux autres là en bas qui cherchent péniblement à rejoindre...

Dans la nuit qui commence à estomper les grandes lignes du paysage, feux de position allumés, nous rentrons...

Mitchell, notre officier-mécanicien va faire une drôle de tête. Je lui ramène 13 avions sur 24.

L'air tiède secoue doucement les ailes du « Grand Charles ».

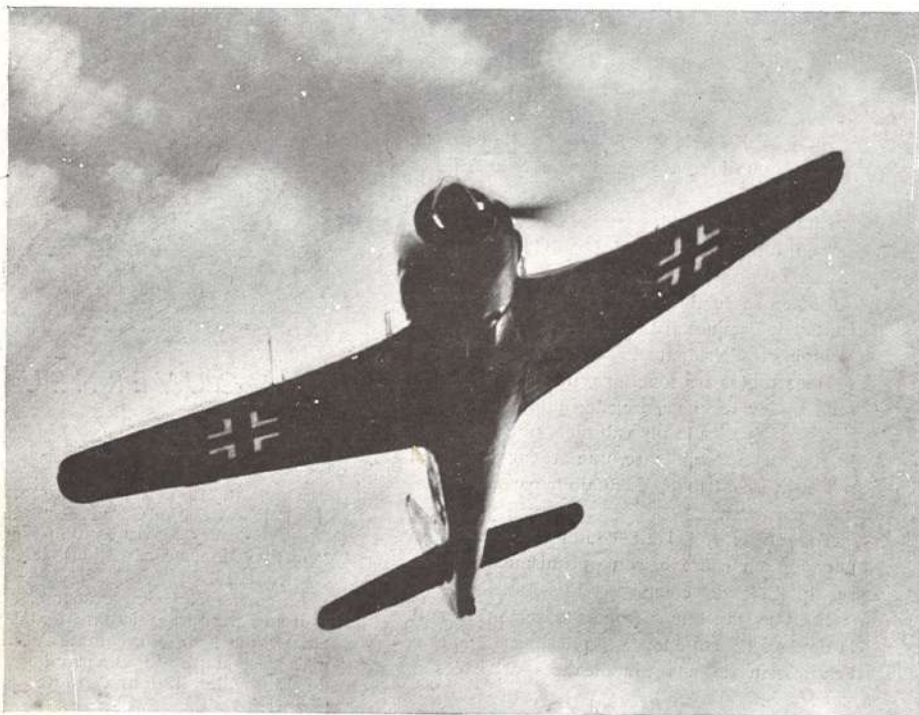
Dix de mes onze camarades disparus ce soir ne verront pas l'aube de la victoire.

Demain après-midi, 4 mai 1945, à 16 h. 43 sonnera pour nous le « cessez-le-feu ».

Dans trois jours, l'Armistice sera signé.

Dans trois jours, onze familles de plus, dans le monde joyeux qui fêtera la fin du cauchemar, recevront l'atroce télégramme rituel :

« The Air Ministry regret to inform that your son... failed to return from air operations against the enemy on May the 3d 1945. »



« ... Un Focke-Wulf trainard s'est glissé entre nous... ».

tres à l'heure de marge de vitesse que j'ai sur eux, c'est du massacre.

Je répète l'opération sur le deuxième, mais cette fois, au dernier moment, ma victime exécute un virage fort habile et, entraîné par ma vitesse, je dois tirer à bout portant sous le feu du mitrailleur arrière qui me touche à trois reprises.

A moins de 100 mètres de portée, mes obus ravagent le fuselage et ses réservoirs d'essence prennent feu...

En quelques secondes, l'appareil est enveloppé de flammes. Le pilote cherche à prendre de l'altitude pour permettre à son équipage de sauter, mais il est trop bas, trois hommes sautent, un seul parachute s'ouvre et immédiatement se referme au contact de la mer.

Le gros trimoteur qui n'est plus qu'une boule de feu à peine visible dans une épaisse traînée de fumée noire, explose quelques secondes après...

Le troisième a trouvé le moyen de s'évanouir quelque part dans le paysage...

J'ai maintenant contourné Fehmarn et remonte à 3.000 mètres.

Je ravale ma salive et pique à nouveau sur l'aérodrome pour tenter une autre passe de mitraillage...

Cette fois, je les prends par surprise. La flak ne s'occupe pas de moi, les artilleurs boches tiraillent un peu au hasard dans la direction générale de la mêlée des Focke Wulf et de mes Tempest...

Je passe en coup de vent entre deux hangars et débouche sur le terrain. Il y a tant d'avions entassés les uns sur les autres qu'on ne sait lequel choisir.

Droit dans mon collimateur, il y a une rangée d'énormes Arados 232 de transport. J'ai le temps d'apercevoir, avant que

In memoriam



**ADRIEN
TIXIER**

Il y a quelques semaines, nous parvenait la douloureuse nouvelle de la mort de M. Adrien Tixier, Ministre de l'Intérieur, Français Libre de la première heure, membre du Comité d'Honneur de notre Association.

Après les funérailles imposantes où le Général de Larminat s'était fait représenter, nous tenons à rendre ici un dernier hommage à ce grand français qui fut notre ami.

Né en 1893 dans le petit village limousin de Folles, où son père était forgeron, il mène d'abord la vie d'un jeune paysan.

Élève maître à l'École Normale d'Instituteurs de Châteauroux, il montre déjà, dans ses études, ce goût du travail sérieux, ce sens de la méthode et de l'ordre qui resteront parmi les traits dominants de son caractère.

Mobilisé en 1914, blessé en août à la bataille des frontières, il est amputé du bras gauche, cité à l'ordre de l'Armée, fait chevalier de la Légion d'Honneur, décoré de la Médaille Militaire et de la Croix de Guerre.

Dès 1915, il reprend ses fonctions d'instituteur. Albert Thomas, qui l'avait connu et apprécié dans les organisations d'anciens combattants, l'appelle auprès de lui, en 1920, au Bureau International du Travail. Après la mort d'Albert Thomas, c'est lui qui donne au Bureau International du Travail, son orientation générale.

A la veille de l'Armistice, à Genève, il réunit la Colonie Française pour dénoncer la trahison. Le 20 juin 1940, il adresse à Pétain un télégramme protestant contre l'idée de capitulation et demandant que la lutte soit poursuivie dans l'Empire, aux côtés de l'Angleterre.

Il traverse la France avec de faux papiers et, après un dernier adieu à sa famille, s'embarque pour l'Amérique, par l'Espagne et le Portugal.

Il sera, là bas, le représentant officiel du Bureau International du Travail, et le repré-

sentant officieux du Général de Gaulle, jusqu'à ce qu'il devienne, en novembre 1942, l'Ambassadeur non reconnu du Comité National Français de Londres.

En juin 1943, le Général de Gaulle l'appelle à Alger où il sera Commissaire aux Affaires Sociales.

En septembre 1944, comme Ministre de l'Intérieur, il rétablit l'ordre et la légalité républicaine, sans effusion de sang.

Élu en septembre 1945 Conseiller général du canton de Bessines, il devient député de la Haute-Vienne et Président du Conseil Général.

Dans toutes ces fonctions, il montre un haut sens du devoir, une conscience qui ne se satisfait que de la justice la plus absolue, une honnêteté intellectuelle scrupuleuse, une ardeur au travail qui devait contribuer à l'affaiblir par un surmenage constant.

Tous ceux qui l'ont connu regrettent son énergie, son courage, son optimisme résolu et ses qualités de cœur.

Nous nous inclinons respectueusement devant la douleur de son épouse à qui nous présentons l'expression de nos condoléances attristées.

**

Sur la tombe d'Adrien Tixier, à Limoges, les paroles suivantes ont été prononcées par notre camarade Chauvet, au nom du Président de l'Association.

Les Français libres adressent un dernier adieu à leur camarade Adrien Tixier, Français libre de 1940, membre du Comité d'Honneur de leur Association.

A leurs côtés, il a combattu sans relâche, sur le front diplomatique, sur le front politique, sur le front du travail, pour que la France sorte de la guerre indépendante, libre, sociale, prête à toutes les renaissances.

Au cours des années difficiles, tous avaient appris à apprécier, estimer, aimer, chez Adrien Tixier, une âme intrépide, une intelligence exceptionnellement lucide et précise, un cœur largement ouvert à tous les grands courants humains.

Adrien Tixier succombe à la tâche, comme ses camarades sont tombés à Bir-Hakeim, sur le Surcouf, à l'escadrille Normandie-Niemen, sous les coups de la Gestapo. Ceux-là le recevront parmi eux comme un frère d'idéal et de combat. Ceux qui restent le regrettent comme l'un des meilleurs, l'un des plus purs des leurs.

Adieu, mon camarade de la France Libre, vous avez bien travaillé, jusqu'au bout de vos forces, pour votre Pays et les classes ouvrières françaises que vous aimiez avec tant de désintéressement et d'efficacité. Reposez dans la paix des grands idéalistes et des grands laborieux.



**LE GOUVERNEUR
BONVIN**

Nous apprenons avec tristesse le décès du Gouverneur des Colonies Louis Bonvin survenu à Montluçon (Allier) le 23 février 1946.

La carrière du Gouverneur Louis Bonvin s'était presque toute déroulée en Afrique Noire où, comme Administrateur-Maire de Brazzaville et de Libreville, il donna toute sa mesure.

L'étendue de ses connaissances administratives, la rectitude de son jugement, la rapidité de ses décisions son sens de l'intérêt général, l'aménité de son caractère et ses qualités de cœur, faisaient de lui un homme exceptionnel promis aux plus hautes fonctions.

Nommé Gouverneur des Colonies en 1936, il administra brillamment jusqu'en 1938 le territoire du Gabon qu'il connaissait si bien. En 1938, il est nommé Gouverneur des Établissements Français dans l'Inde.

Puis c'est la guerre. Dès le 27 juin 1940, il décide le ralliement des territoires qu'il commande au mouvement de la France libre.

Le Gouverneur Bonvin et le Gouverneur Eboué au Tchad, lui aussi disparu, seront d'ailleurs les deux seuls Gouverneurs qui rallieront la France Libre.

De 1940 à 1944, le Gouverneur Bonvin est délégué du Général de Gaulle pour l'Inde britannique. Il est fait Compagnon de la Libération en 1941, membre du Conseil de Défense de l'Empire, et décoré de la Médaille de la Résistance en 1944, à Alger. En reconnaissance des services rendus à la cause alliée, le Gouvernement Britannique l'avait fait « Knight Commander of the British Empire ».

A Madame Bonvin et à ses enfants qui viennent d'être si cruellement frappés, l'Association des Français Libres offre l'hommage ému de sa profonde sympathie.

Rene
Ravo



**L'HEBDOMADAIRE INDÉPENDANT
POLITIQUE ET LITTÉRAIRE**

Directeur F. QUILICI

●●●●●●●● CHAQUE MERCREDI ●●●●●●●●



OUTILLAGE MODERNE

12 B° DE LA MADELEINE PARIS - TÉL. OPÉ. 21-01 - 21-02

★

Cuivre & Alliages

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 5.000.000 DE FR.

★

L A I T O N
C U I V R E
A L U M I N I U M
A L L I A G E S
D ' A L U M I N I U M

★

II, RUE GODEFROY-CAVAIGNAC
PARIS (XI^e)
VOLTAIRE 06-30

★

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DU

MAGNESIUM

Société à responsabilité limitée au cap. de 6.000.000 de frs

2, Rue Meissonier - PARIS (17^e)
Tél. WAG. 72-60

★

*Documentation technique — Etudes
sur
toutes les applications industrielles
des alliages ultra-légers
de*

MAGNESIUM

Les cargos battant pavillon...

	S.A.G.A. <small>SOCIÉTÉ ANONYME DE GÉRANCE ET D'ARMEMENT</small>
	C.B.V.N. <small>COMPAGNIE DES BATEAUX A VAPEUR DU NORD</small>
	FRANCAFRICA <small>COMPAGNIE FRANCO-AFRICAIN DE NAVIGATION</small>
	U.M. <small>UNION MARITIME</small>
	S.N.O. <small>SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST</small>

...desservent

toute l'Afrique française

adresses recommandées

Maurice JACQUAULT, 22, rue de l'Arcade, PARIS-8^e - Anj. 75-70.
Vente et Achat : immeubles, appartements, hôtels particuliers, domaines, châteaux, villas. Toutes transactions immobilières Paris-Provence.

M.-G. RUDHART, 89, rue des Petits-Champs, PARIS - Joaillier fabricant, exportation U. S. A.

HERSOT (SOC. ANON. DES ÉTABLISSEMENTS), 2, rue du Colonel Renard, PARIS-17^e - Fabricants de garnitures de freins.

PECHINEY, Cie des Produits Chimiques et Électro-Métallurgiques ALAIS-FROGES et CAMARGUE. - 23, rue de Balzac, PARIS-8^e - Carnot 54-72.

LEVAUX et ses FILS, 12, rue de Tilsitt, PARIS - Wag. 68-86 - Entreprise de Travaux Publics.

LABORATOIRES DAUSSE, 4, rue Aubriot, PARIS - Tur. 63-40.

SOCIÉTÉ POLYDOR, 6 et 8, rue Jenner, PARIS-13^e.

LANCIA AUTOMOBILES - Pièces détachées - 31, avenue du Roule, NEUILLY (Seine).

GAÉTAN LO MÉO, 26, rue de Gramont, PARIS.

ATELIER DU CLOS BRETON, 13, boulevard de Strasbourg, PARIS.

la
Grande marque
de peinture

Téléph. : PLAINE 16-55
98, ROUTE D'AUBERVILLIERS
SAINT-DENIS (Seine)

NITROLAC

des Millions
de mètres carrés
de références



Escale

DE
MARCEL FRANCK
 ★

LES VAPORISATEURS MARCEL FRANCK S. A.
 12, RUE DU DELTA - PARIS - FRANCE

A LA
ROTISSERIE
 DE LA
REINE PEDAUQUE

6, Rue de la Pépinière
 PARIS - GARE ST-LAZARE

★

PROPRIETAIRE DE VIGNOBLES
**UNE CARTE SENSATIONNELLE
 DE VINS DE BOURGOGNE**

J A N G A

Tailleur - Couturier

98, FAUBOURG SAINT-HONORÉ

Paris

★

ANJOU : 49-30
 & 97-77

Les mains qui se sont unies
dans l'effort,

Les cœurs qui ont communiqué
dans la souffrance,

Désirent que les liens qui les ont attachés
sachent surmonter l'enlissement de l'oubli,
et proclamer bien haut la fierté de France.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES ÉTABLISSEMENTS

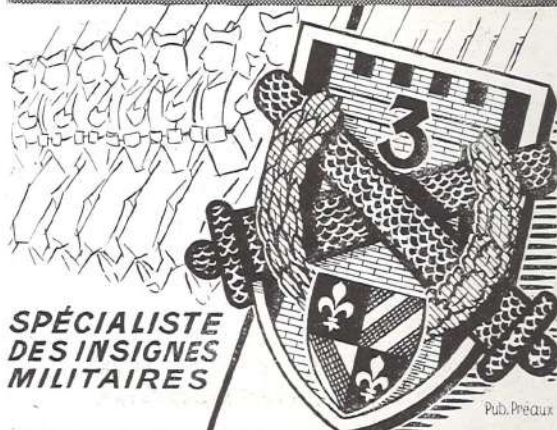
**MARREL
FRÈRES**

●
FORGES DE LA LOIRE ET DU MIDI
à RIVE-DE-GIER (Loire)

●
PRODUITS
SIDÉRURGIQUES
ACIERS
SPÉCIAUX
PIÈCES DE FORGE

**Roger
& Edet**

FABRICANT DE BIJOUTERIES FANTAISIES



SPÉCIALISTE
DES INSIGNES
MILITAIRES

Pub. Précieux

230, F⁹ S^t ANTOINE. PARIS. XII^e. Diderot 90-74

REVUE DE LA FRANCE LIBRE

12, Rond-Point des Champs-Élysées
TÉLÉPHONE : ÉLYSÉES 85-90

La REVUE DE LA FRANCE LIBRE succède au Bulletin de l'Association des Français Libres et est, comme lui, éditée par l'Association. Elle sera le trait d'union qui reliera l'Association à ses membres et ses amis.

Ceux de nos lecteurs qui avaient souscrit un abonnement d'un an au Bulletin bénéficieront du service de la Revue pendant toute l'année en cours.

PRIX DE VENTE AU NUMÉRO

France et Colonies	Frs : 75 »	Pays à demi tarif postal	Frs : 85 »	Pays à plein tarif postal	Frs : 95 »
--------------------	-------------------	--------------------------	-------------------	---------------------------	-------------------

TARIFS D'ABONNEMENTS

France et Colonies	Frs : 350 »	Pays à demi tarif postal	Frs : 425 »	Pays à plein tarif postal	Frs : 500 »
Paiement en Frs (CFA)	230 »	CANADA (Dol. Can.)	4 »	SYRIE & LIBAN (Liv. Syr.)	8 »
en Frs (CFP)	170 »	EGYPTE (Mils)	900 »	GR. BRETAGNE (Sh.)	21 »
BELGIQUE (Frs Belg.)	160 »	SUISSE (Frs Suisses)	15 »	U. S. A. (Dol.)	4,20

PUBLICITÉ DE LA REVUE DE LA FRANCE LIBRE
5, Boulevard de La Tour-Maubourg, 5