



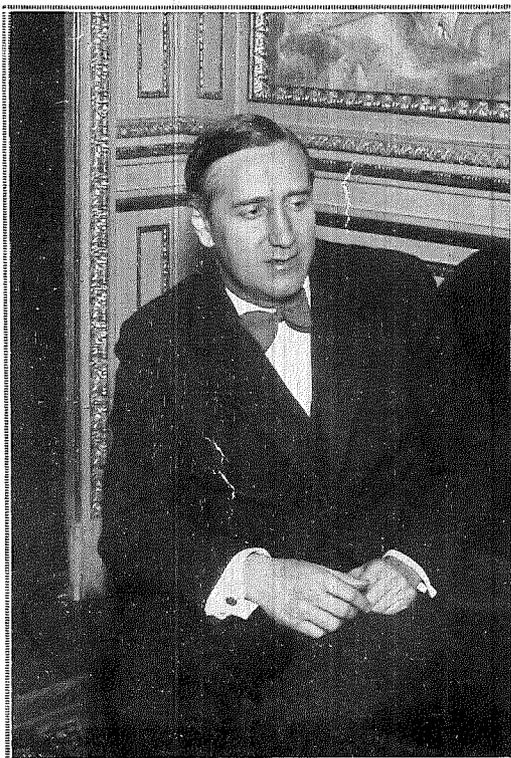
M. Companys, président de la Généralité de Catalogne, dans son cabinet, peu avant le bombardement du palais.

LES TROUBLES D'ESPAGNE

Après la double tentative révolutionnaire des éléments syndicalistes et communistes, sur l'ensemble du territoire, et des séparatistes de Catalogne, le gouvernement de M. Lerroix est parvenu à rétablir un ordre relatif et à faire renaître peu à peu une situation normale. La grève générale a cessé, tout au moins dans les grandes villes, et il ne reste plus, dans quelques provinces, que des îlots épars d'insurgés qui continuent à tenir tête aux troupes régulières. Il en était du moins ainsi dans les derniers jours de la semaine dernière, et l'on pouvait considérer qu'à moins d'événements imprévisibles le gouvernement avait triomphé. Cette victoire a singulièrement accru son prestige moral. Lorsque les Cortès se sont réunies, le 9 octobre, tous les représentants des



Patrouilles armées dans les rues de Madrid.



M. Pi y Suñer, maire de Barcelone, arrêté avec M. Companys.

partis conservateurs, y compris les monarchistes, ont exprimé leurs félicitations et leur confiance à M. Lerroix. Il est vrai que les représentants de l'opposition s'étaient abstenus d'assister à la séance. Toutefois, les députés nationalistes basques étaient présents. Deux projets de loi tendant à renforcer l'effectif des gardes d'assaut et à rendre plus rigoureuse encore la répression des délits et crimes au moyen d'explosifs et des vols à main armée ont été votés. M. Lerroix a pris la parole pour remercier de leur concours les partis de l'ordre et pour rendre hommage au loyalisme de l'armée. Il a ajouté que, si la constitution et le statut catalan doivent être respectés, ils peuvent être modifiés sur certains points, si on le juge utile. On pense généralement que le gouvernement usera de clémence à l'égard des chefs de l'insurrection qui sont actuellement écroués. Une nouvelle arrestation importante a été opérée : celle de l'ancien président du Conseil M. Manuel Azana, qui a été découvert à Barcelone même, au domicile d'un de ses amis.



Canon en batterie devant le palais de la Généralité, à Barcelone.
Photographies A. Merletti.



Le centre des employés du Commerce et de l'Industrie, à Barcelone.

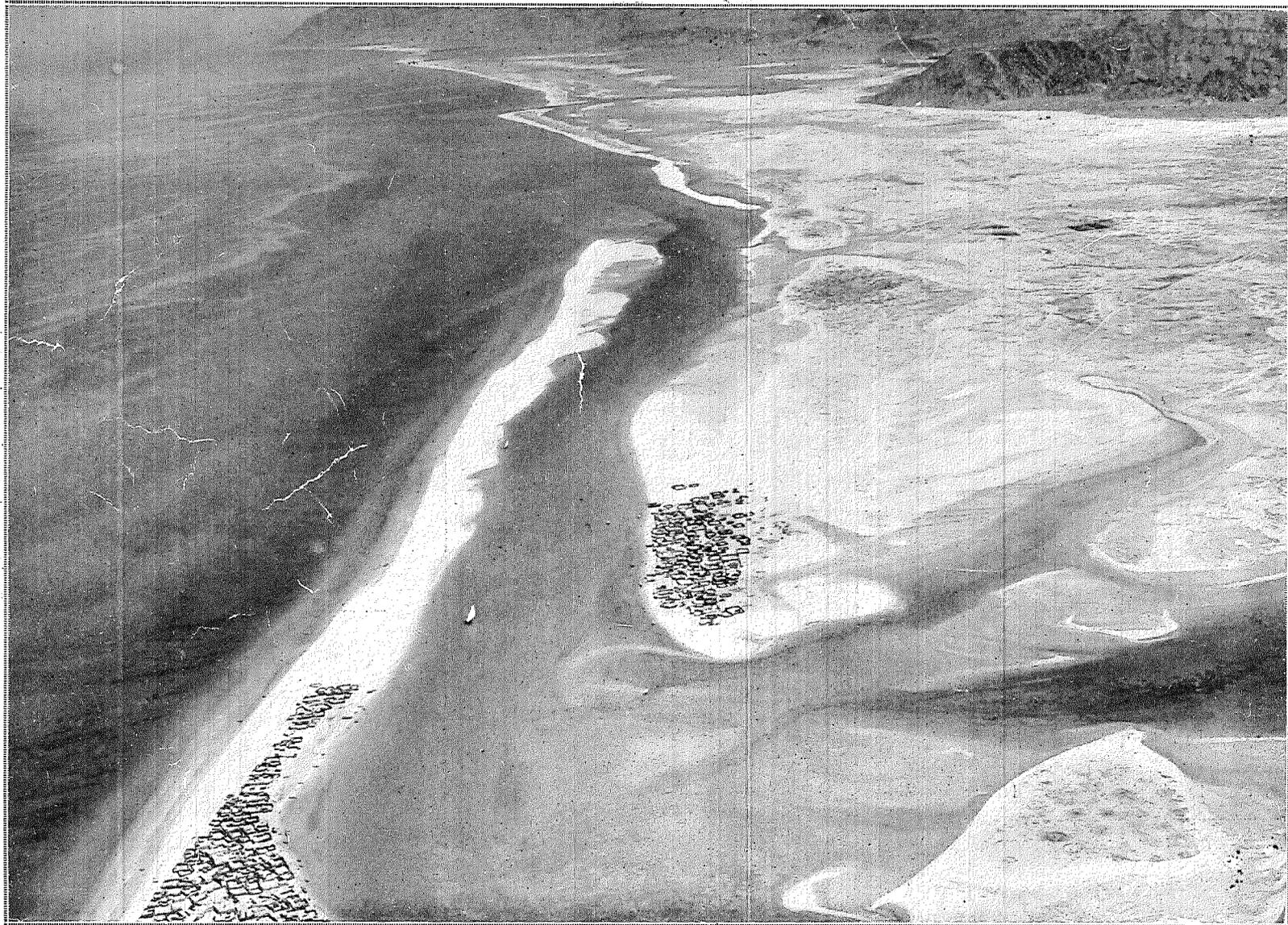
bombes de la Royal Air Force. Comme celle-ci ne bombarde jamais sans préavis, il eût suffi aux rebelles de changer de retraite si l'avertissement de l'aviation n'avait été adressé à tous les villages d'une zone. Ce qui fut fait : rebelles et habitants pacifiques, disposant cette fois d'une demi-heure de délai, évacuèrent les villages sous la surveillance même des avions, prêts à lancer leurs bombes. Les trente minutes écoulées, les villages évacués furent détruits. Dès lors, le cheik Mahmoud eut peine à trouver asile auprès des habitants ; le 13 mai 1931, las d'être pourchassé par les avions à travers la montagne, il faisait sa reddition.

Une narration détaillée des opérations contre le cheik Ahmed, dans le district de Barzan, serait plus longue et plus délicate encore. Qu'il suffise de dire que l'armée irakienne s'engagea dans des opérations terrestres qui faillirent tourner au désastre et que, à la demande du premier ministre d'Irak, le haut commissaire britannique — malgré les dangers auxquels la montagne exposait les équipages — autorisa la Royal Air Force à agir selon ses méthodes. Dès lors, les événements eurent à peu près le même cours que lors des opérations contre Mahmoud. A signaler un perfectionnement aux systèmes de préavis : l'emploi d'un haut-parleur très puissant, monté sur un « Victoria », et qui permettait à un interprète indigène d'aviser directement les populations en dialecte kurde local ; cette « voix

dans une coque de métal où la chaleur dépasse 30° quand il fait à l'extérieur 50 ou 60 et que l'air chaud est saturé d'humidité. Deux officiers et quatre hommes sont à bord, et ils y vivent ; les repas sont préparés et servis en vol ; il est permis de fumer. On dort à bord, l'hiver, dans les couchettes des deux cabines ; l'été, on préfère s'étendre sur la section centrale du plan inférieur, pendant que le bateau de métal se balance à peine au mouillage de Khor Jaramah ou de quelque point sans nom, seulement défini par ses coordonnées. Ainsi se poursuivent la surveillance des ancrages et des escales, les visites à terre qui établissent ou entretiennent l'amitié et où les officiers de la Royal Air Force, sans armes, vont saluer des chefs locaux armés jusqu'aux dents, mais d'humeur enfantine et cérémonieuse.

De 1929 à 1931, une des grandes tâches de la « 203 » fut de reconnaître et d'établir la route nouvelle que suivraient désormais, pour échapper aux exigences persanes, les avions des Imperial Airways. Ainsi, facilitant une liaison d'empire entre la métropole et les Indes, la « 203 » trouvait une justification nouvelle à sa devise : *Occidens oriensque*.

Depuis lors, l'œuvre principale — outre les « routines » d'inspection — a été le périple de l'Arabie, préparation d'une route future et peut-être d'une communication vitale. Le premier stade du succès fut la liaison établie à Mirbat, dès décembre 1931, avec quatre avions de l'escadrille



Un point vivant sur la côte sud du golfe Persique : la passe de Ras el Khaïmak, quelques voiles et quelques barques entre les deux agglomérations.

R. A. F. Official. — Crown copyright reserved.

du ciel », descendant de quelque 1.000 mètres d'altitude, fit une forte impression sur des populations simples, pour qui la parole a plus de sens et de solennité que l'écriture. Ahmed, un mois après que la Royal Air Force eut pris l'affaire en main, passa la frontière et se livra aux autorités turques.

**

Volant de Bagdad à Shaïbah pour y visiter la « 84 », nous étions trop près de Bassorah pour ne pas désirer voir la « 203 », l'escadrille d'hydravions de haute mer chargée de la police du golfe Persique. Si le temps fut trop court pour que nous puissions accompagner un des grands « Rangoon » au cours d'une de ses croisières, du moins l'examen des appareils et d'intéressantes conversations nous permirent d'imaginer la vie des équipages.

Généralement, les hydravions travaillent isolément, comme les « sloops » de la marine avec lesquels ils collaborent dans le golfe. Cette coopération est réglée — d'abord comme un entraînement normal — par les programmes de travail reçus de Bagdad. Dans les trois mois qui avaient précédé notre visite, plus de cent officiers ou marins des équipages des « sloops » avaient volé à bord des hydravions. Quant aux résidents politiques et aux médecins britanniques échelonnés dans les petits sultanats de la côte, de plus en plus ils considèrent les grands « Rangoon » comme leurs « transporteurs » normaux. Il n'est pas jusqu'aux chefs et notables indigènes qui ne soient couramment pris à bord.

Qu'on imagine la tâche de la « 203 ». La croisière de plusieurs semaines,

d'Aden, cette active « 8 » qui a épargné au contribuable britannique tant de millions de livres. En novembre dernier, deux « Rangoon » ont réalisé pour la première fois la liaison aérienne de Bassorah à Aden, couvrant ainsi 6.500 kilomètres le long d'une côte presque inexplorée.

Voilà la réalité que nous essayons de vivre, ou plutôt de susciter, en ce soir de Bassorah où nous étions l'hôte du « group captain », commandant la « 203 ». La T. S. F. avait « attrapé » des musiques de Londres ; des photographies d'amitié et de sport évoquaient l'Angleterre. Autour de nous, ces officiers en smoking — ce n'était pas le soir où l'on porte l'uniforme de cérémonie — suscitaient bien plutôt une atmosphère de « home », une soirée paisible de célibataires prêts à parler de tout — pas trop — mais non de leur travail.

Ce travail, cependant, serait fait ; et il se faisait pendant même que nous laissions passer les heures, pendant même que sur le Chatt el Arab tout proche glissait quelque longue pirogue indigène. Peut-être à l'île de Yas, où un « Rangoon » tirait sur ses ancres ; peut-être sur le terrain de Diana, au nord de l'Irak, où la « patrouille de l'aube » allait partir vers un poste de terre silencieux ; peut-être à Shaïbah, où parvenait l'annonce d'un raid de tribus pillardes et où le « flight » de service de la « 84 » — quatre avions astiqués comme s'ils sortaient d'une boîte — recevait le plein d'essence.

(A suivre.)

HENRI BOUCHÉ.