CHEZ LES CHEVALIERS DE L'AIR

(Suite de la première page)

Les grands coursiers des déserts aériens

Quels masques ! A chacun son risque. Ceux-ci ne sont pas des chasseurs mais des oiseaux de reconnaissance. Par trois : pilote, observateur, mitrailleur, ils s'en vont le jour comme la nuit, plonger chez l'ennemi en profondeur. La vitesse des avions modernes les entraîne en une heure presque jusqu'au cœur de l'Allemagne. Pour parcourir tout le front, du Rhin au Luxembourg, où se poursuit la bataille de patrouilles, ils ne mettraient pas vingt minutes. Ce sont les grands coursiers des déserts aériens.

Le temps de gagner la frontière ils ont déjà pris leur altitude : huit, neuf, dix mille mètres. Et c'est un enchantement héroïque d'entendre filtrer au hasard des conversations, quelques détails de l'épopée quotidienne qui est la leur, dès que le ciel gris leur offre un « trou » de clarté pour s'y élancer. Dans les hauteurs où ils volent, le froid atteint quarante ou cinquante degrés. Ils ne peuvent se maintenir dans ces régions glacées que grâce à des combinaisons chauffées électriquement. S'agit-il de regagner la terre après une tournée de deux ou trois heures en territoire ennemi, ils ne peuvent le faire que lentement pour éviter les accidents de circulation sanguine, les réactions du système nerveux les plus redoutables. Chacune de leurs opérations aériennes les menace du même « choc » que celui qui suit parfois les opérations chirurgicales. A peine y font-ils allusion. C'est trop peu de dire que l'atmosphère du repas est sereine, elle est joyeuse d'un bout à l'autre. Le plus à plaindre des trois occupants de l'avion de reconnaissance est l'observateur. A la hauteur où il travaille, le moindre mouvement se traduit en fatigue épuisante. Le pilote engoncé, immobile, n'y est guère exposé, le mitrailleur figé à son poste, pas davantage. L'observateur, attelé à la besogne de repérage et de photographie, peut être appelé à manifester une activité dangereuse pour si réduite qu'elle soit. Nul ne s'en plaint. Entre les hors-d'œuvre et le rôti, le rôti et le dessert, le dessert et le café, les refrains se succèdent de plus en plus chauds.

Le sujet défendu

Quelles faces on admire là ! Tous jeunes, alertes, mordants, avec quelquefois des regards pleins de rêves, ils évoquent les chevaliers d'antan qui ne partaient affronter les risques de la bataille qu'entourés d'une bande de serviteurs et valets d'armes. Si l'on songe au petit nombre d'officiers et sous-officiers qui volent, en effet, dans une escadrille, on demeure presque confondu par le nombre des collaborateurs de toute sorte qui les assistent à terre. Le départ d'un avion qui n'emporte que trois officiers et sous-officiers, mobilise, en effet, au moins dix hommes « non volants » pour ne parler que du personnel qui appartient immédiatement aux escadrilles. C'est dire que lorsque dix avions prennent l'air, près de trois cents hommes demeurent au sol qui ne peuvent les voir escalader le ciel sans un sentiment de crainte et d'admiration. Eux s'en vont affronter tous les dangers de l'inconnu en pays ennemi, tandis que les terriens demeurent à l'abri sur le plancher des vaches. Reviendront-ils ? C'est la question que tous se posent dans l'angoisse des cœurs et que la qualité de nos appareils, la science de nos pilotes de reconnaissance, permettent, heureusement, de résoudre aujourd'hui le plus souvent par l'affirmative.

Mais c'est justement le point sur lequel la délicatesse, le tact guerrier de l'escadrille ne permettent pas que la conversation s'étende. Elle traite plus volontiers le spectacle dont jouissent en plein ciel les prospecteurs de l'information des armées, fonçant à toute vitesse dans les nues allemandes. Sous eux les batteries contre avions se déchaînent, les avions de chasse évoluent, cherchant à les atteindre. Eux, vont, sans broncher, accomplir jusqu'à son terme la mission qui leur a été assignée. Le danger est devenu leur vie même, au point que dans l'ardeur de leurs chansons perce malgré tout le regret que les grisailles du ciel les empêchent de repartir sur le coucou où ils se sentent vivre double. Un coup de téléphone au milieu du repas fait cesser toutes les conversations. Peut-être apporte-t-il la nouvelle que la météo diagnostique l'éclaircissement du ciel sur l'Allemagne et qu'il faut s'attendre, en conséquence, à recevoir sans délai un ordre de départ. Mais non. Il s'agit simplement de quelques précisions à fournir sur l'état du matériel. La tablée des grands oiseaux mahifeste alors un accablement sans borne... De l'administration ! Encore de l'administration ! Peut-on parler d'administration aux cavaliers de l'infini ? Le chef d'escadrille coupe court à mouvement de désespérance généralé en déchaînant à nouveau ténors, basses et barytons. En vain lui glisse-on à l'oreille :

— Mais enfin, dites-moi, l'escadrille n'a jamais perdu ?..

— Si... Oui.. Il y a trois semaines. Mais nous avons touché des appareils qui font quatre-vingt de plus à l'heure.

Attention ! En chœur :

Le cordonnier Pamphile
N'est pas un imbécile...

A la porte, depuis longtemps l'auto est déjà réparée.

Jacques FOURVIÈRES

ECHOS et CARNET

CALENDRIER. — Mardi 2 janvier 1940 : Soleil : Lever, 7 h. 51 ; coucher, 15 h. 52 ; *Lune : aujourd'hui, dernier quartier.*

Aujourd'hui : Saint Bastie ; Demain Sainte Geneviève.

NOEL CHEZ NOS POILUS

Comment l'initiative d'un dévoué commandant de compagnie créa dans notre Nord de la joie pour les petits enfants

De partout des échos nous parviennent des fêtes de Noël organisées par les tout-petits.

L'œuvre entreprise par le commandant d'une compagnie de mitrailleuses de D.A.T., quelque part autour de Lille, mérite d'être signalée.

En temps de paix, monter un arbre de Noël, c'est chose facile, mais en temps de guerre, c'est autre chose, surtout lorsque les circonstances ne permettent pas de réunir le même jour, dans le même local, les différentes sections réparties dans des localités distantes des unes des autres. Toutes furent présidées par le capitaine qui était certain d'obtenir le succès que mérite une pareille fête. Il fit appel à ses chefs de section et à la générosité de bienfaiteurs qui devinrent membres honoraires de sa compagnie.

Le capitaine commença la visite de ses sections le samedi 23 décembre. Le premier arbre de Noël était organisé à la première section.

Le 24 décembre, c'était au tour de la deuxième, puis le 26 décembre celui de la troisième ; le 27, de la quatrième, et enfin le jeudi 28 de la cinquième.

Dans chacune des sections, des femmes et enfants des mobilisés avaient été invités à ces fêtes de famille, car une partie artistique avait été préparée.

Tour à tour on entendit musiciens, chanteurs, comiques, puis un mobilisé de la compagnie, prestidigitateur de profession, compléta le programme à la grande joie des petits et des grands. Partout les salles furent bondées. Telle section organisait sa fête dans un café, une autre dans un atelier, telle autre encore dans le cantonnement même où vivent les soldats.

Les témoignages de sympathie furent lus au commandant de compagnie, ici par une petite fille au nom des enfants de la section, là un chœur de Noël fut chanté par les enfants.

En deuxième partie, le capitaine prit la parole, remerciant ses officiers et les anonymes qui l'ont aidé dans sa tâche. Il s'adressa à tous et surtout à ses chers petits ; dit sa joie de père de famille et de chef, de voir réaliser son rêve. Le plaisir qu'il aura tout à l'heure de faire distribuer des vêtements chauds, des friandises et des joucts. Celà me rappelle, dit-il, l'arbre de Noël de chaque année que j'organisais pour les enfants des anciens combattants. Celà, dit-il encore, doit resserrer davantage la bonne entente qui lie, dans l'armée française, les gradés et les poilus. Que chacun emporte de cette réunion intime un regain de confiance, de courage et d'espoir, et pour les petits ce fut tout de même un joyeux Noël.

COLIS AUX SOLDATS DU FRONT

Réclamez à nos Dépositaires et Vendeurs les participations de Billets de la **LOTERIE NATIONALE** vendues au bénéfice du **COLIS AUX SOLDATS DU FRONT**

La dixième de billet ..... 11 fr.
Le carnet de 10 dixièmes de numéros différents ..... 110 fr.

Pour les envois par poste, joindre un mandat à la commande et ajouter 2 fr. 50
Aucun envoi contre remboursement

LA GUERRE AÉRIENNE

(Suite de la première page)

L'un d'eux a été pris en chasse par des avions britanniques qui avaient pris l'air immédiatement. Le feu des batteries antiaériennes s'est fait entendre dans un rayon de trente milles.

Deux bombes ont été jetées

Londres, 1er. — L'Amirauté et le ministère de l'Air publient ce soir le communiqué officiel suivant :

Des avions ennemis ont été aperçus au-dessus des îles Shetland, ce matin et ont jeté deux bombes. Les navires de la flotte n'ont pas été atteints et il n'y a pas eu de victimes.

Des patrouilles de combat et la D.C.A. sont entrées en action.

LES PATROUILLES D'AVIONS BRITANNIQUES AU LARGE DES COTES ALLEMANDES

Londres, 1er. — Le communiqué officiel allemand mentionne aujourd'hui que des avions britanniques ont essayé d'approcher les côtes allemandes. Renseignements pris au Ministère britannique de l'Air, il s'agit d'avions anglais faisant partie de patrouilles de sécurité qui, presque journellement, surveillent au large des côtes allemandes les hydravions nazis posseurs de mines. Les avions britanniques qui ont effectué une patrouille hier soir sont tous rentrés indemnes à leur base.

BEL EXPLOIT d'un contre-torpilleur français

(Suite de la première page)

Le navire se trouvait alors entre le Cap Vert et Villa-Ecisn as. Samedi matin, le feu continuant de se propager, le navire lança l'appel S.O.S. dans toutes les directions. A quinze heures un bateau français accosta le paquebot et prit à bord les passagers et l'équipage. Aujourd'hui, le bateau sauveteur a fait savoir qu'il poursuit sa route, mais qu'en raison de la guerre, il ne peut indiquer où il va. Tous les naufragés sont en bonne santé.

« L'agent de la Compagnie pense que s'il s'agit d'un navire allant en Amérique, il pourra débarquer les sinistrés soit à Dakar, soit au Cap Vert. Si, au contraire, il s'agit d'un navire se dirigeant vers le sud, il pourrait les débarquer à Santa Cruz, de Teneriffe ou à Las Palmas ». (Havas).

L'INCENDIE DE LA CHANCELLERIE APOSTOLIQUE DE ROME

(Suite de la première page)

Les dégâts sont déjà très importants. Toute l'aile nord du Palais n'est qu'un immense brasier. L'église, décorée de superbes fresques et de tableaux des 17e et 18e siècles, est très sérieusement endommagée. La grande salle de réception, ornée elle aussi de peintures du 16e siècle et d'un magnifique plafond en bois sculpté, a beaucoup souffert, particulièrement de l'eau projetée en abondance pour éteindre les flammes. L'hypothèse s'accrédite qu'il s'agit d'un acte criminel. Une enquête a été ouverte conjointement par les autorités vaticanes et italiennes.

SIR WALTER MONCLTON VA ÊTRE NOMMÉ MINISTRE DE L'INFORMATION

Londres 1er. — Sir Walter Monclton, censeur en chef, va être nommé à bref délai ministre de l'Information, en remplacement de Lord Macmillan de façon à lui permettre de prendre la parole au Parlement sur les questions de son ressort.

L'INTERNEMENT DU "TACOMA" A MONTEVIDEO

Montevideo, 1er. — Les autorités maritimes ont décidé l'internement du cargo allemand « Tacoma ».

Ce navire a été interné après l'expiration du délai de 24 heures qui lui avait été fixé pour abandonner les eaux «juridiconnelles». L'internement est justifié par l'intervention du « Tacoma » dans l'affaire de l'« Amiral Graf von Spee » comme auxiliaire.

Les autorités uruguayennes sont montées à bord pour signer le procès verbal et ont laissé vingt marins chargés de la surveillance.

NAVIRES COULÉS

Le cargo norvégien « Luna »

Oslo, 1er. — On mande de Haugesund que le cargo norvégien « Luna », de 959 tonnes, a coulé en Mer du Nord vers 4 h. ce matin, après avoir heurté une mine. L'équipage a été pris à bord du cargo norvégien « Columba » qui est arrivé à Kjopervik à 10 heures.

Le vapeur anglais « Box Hill »

Londres, 1er. — On apprend que le vapeur « Box Hill », 5.677 tonnes, ayant Londres pour port d'attache, a coulé hier dans la Mer du Nord à la suite d'une explosion.

On précise que le « Box Hill » a coulé 2 ou 3 minutes après qu'une explosion se fut produite à bord. 12 membres de son équipage ont débarqué dans un port de la côte-Est de Grande-Bretagne. On craint que les vingt autres membres n'aient été noyés.

L'équipage n'a pas eu, en effet, le temps de mettre les embarcations de sauvetage à la mer. Les hommes durent se cramponner à des moyens de fortune avant d'être recueillis trois quarts d'heure plus tard par un patrouilleur.

COMMUNIQUÉ DE L'AMIRAUTÉ BRITANNIQUE

Londres, 1er. — On annonce à l'Amirauté qu'entre les 11 et 20 décembre, 1.454 navires, représentant un tonnage brut de 3.468.000 tonnes, sont entrés dans les ports britanniques. Ceci représente une augmentation de tonnage de 30 % sur les chiffres enregistrés pendant la première dizaine de décembre.

Les navires coulés par l'ennemi pendant la semaine du 24 au 30 décembre inclus ne représentent guère plus qu'un cinquième du tonnage perdu au cours de la semaine précédente. Trois navires britanniques jaugeant un tonnage total de 3.056 tonnes et deux navires neutres, d'un tonnage global de 1.643 tonnes, ont été coulés la semaine dernière.

Les vaisseaux britanniques coulés sont le **Stanhomme** (2.473 tonnes), le **Barbara Robertson** (325 tonnes), le **Resercho** (258 tonnes).

Les navires neutres sont le **Lappeln** (Norvège), 583 tonnes, le **Hanne** (Danemark), 1.080 tonnes, **Le Torwood** (Norvège), 254 tonnes, a été coulé le 26 décembre, mais jusqu'à ce que l'on soit en possession de détails complémentaires, on ne le considère pas comme perte de guerre.

Le Comitas (Italie), 3.842 tonnes, coulé le 22 décembre, vient s'ajouter à la liste publiée la semaine dernière.

LES PERTES DE LA MARINE ALLEMANDE

Le sabordage du « Colombus » n'a obtenu que six lignes dans la plupart des journaux allemands. Aucun de ceux-ci n'a mentionné la nationalité du paquebot, ni donné la moindre indication sur son tonnage.

En fait, le « Colombus » vient au troisième rang de la flotte marchande allemande, et n'est excédé en dimensions que par le « Bremen » et l'« Europa ». C'est le 18e vaisseau allemand qui échappe à la capture en se coulant lui-même. Ce qui porte le total des pertes navales allemandes à 41 bateaux, représentant un tonnage de 224.540.

Le reste de la flotte marchande, à très peu d'exception, est bloqué dans les ports neutres ou allemands.

Soldats artistes camoufleurs

Près du front, des soldats artistes du pinceau, procèdent au camouflage des véhicules. (Photo Nyt - 33.226).

LES RÉCEPTIONS OFFICIELLES AU SEUIL DE L'ANNÉE NOUVELLE

(Suite de la première page)

A Rome

Rome, 1er. — En recevant la Colonie française de Rome, à l'occasion du nouvel an, M. François Poncet, ambassadeur de France, a prononcé une allocation. Il a dit notamment :

« Nous faisons une guerre de raison. Mais il ne faut pas oublier que la France a la passion de la raison et il n'est pas, à l'heure actuelle, un français que n'ait conscience de la justice de la cause pour laquelle son pays se bat, non dans l'exalattion, mais dans la gravité ».

A Berne

Berne, 1er. — La réception donnée à l'occasion de la nouvelle année, à l'ambassade de France, a revêtu cette année, une solennité particulière et a été marquée par l'affluence aux côtés de la Colonie française de nombreux Suisses, amis de la France.

En Turquie

Istamboul, 1er. — La réception traditionnelle du 1er janvier a pris un caractère particulier cette année, à cause des événements. Tous les français ont voulu se grouper autour de l'ambassadeur de France, M. Massigli présent à Istamboul.

Après un rappel rapide des événements des mois derniers et l'éloge des forces françaises, l'ambassadeur a ensuite dit avec émotion combien la France prend part au deuil récent causé à la Turquie par la catastrophe d'Anatolie.

Il a souligné la décision des alliés d'unir leurs efforts en faveur de la Turquie.

En Egypte

Le Caire, 1er. — Toute la Colonie Française résidant en Egypte s'est groupée autour de M. Vitasse, Ministre de France, qui a prononcé une vibrante allocution, saluant le futur triomphe des Armées Franco-Anglaises.

Pour nous, a-t-il dit, la paix est le but de la guerre, tandis que pour nos ennemis, la guerre est le but de la guerre.

Chez l'ambassadeur près le Vatican

Cité du Vatican, 1er. — L'ambassadeur de France près le Vatican et Mme Charles Roux ont reçu au palais Taverna, à l'occasion du nouvel an, les membres ecclésiastiques et laïques de la Colonie française de Rome.

M. Charles Roux a, au cours de la réception, prononcé une allocution.

LES VŒUX DU CORPS DIPLOMATIQUE AU PRÉSIDENT DE LA CONFÉDÉRATION HELVÉTIQUE

Berne, 1er. — Le président de la Confédération helvétique, M. Pilet-Golaz, a reçu ce matin le général Guisan ainsi que différentes personnalités civiles venus lui présenter leurs vœux.

Les représentants diplomatiques des puissances étrangères se sont ensuite présentés pour la plupart en uniforme et accompagnés de leurs attachés et de leurs collaborateurs.

Le défilé des membres du corps diplocatique ayant à leur tête le nonce apostolique à Berne, a duré deux heures et demie.

LE ROI FAROUK ADRESSE SES VŒUX A M. ALBERT LEBRUN

Le Caire, 1er. — Le roi Farouk a adressé au président de la République Française un message à l'occasion du Nouvel An : il souhaite une paix rapide et une ère heureuse pour la France amie.

UN MESSAGE DU COMMANDANT DES FORCES TCHÉCOSLOVAQUES EN FRANCE

Paris, 1er. — Le commandant en chef des forces tchécoslovaques en France, le général Ingr, a adressé aujourd'hui une allocution à ses compatriotes éloignés.

Il a exprimé son admiration pour la dignité de ses compatriotes martyrs. Il a souligné que partout, dans le monde, les siens avaient conservé une représentation diplomatique.

L'armée tchécoslovaque, admirablement reconstituée va contribuer par son action à la reconquête de la patrie, avec l'appui de tous les frères alliés.

Les merveilles de la torpille moderne

La première torpille consistait en une charge explosive au bout d'une longue perche. Cette perche était portée par une barque de façon à dépasser l'étrave comme un long beaupré, et l'attaque à la torpille prenait la forme d'une lente approche du vaisseau ennemi, à la suite de laquelle la charge explosive était appuyée à ses flancs ; puis on y mettait le feu. Il est vrai qu'au cours d'une attaque, cette manœuvre ne pouvait se faire qu'une fois, étant donné que la barque attaquante, chose peu étonnante, se trouvait détruite du même coup.

Il y a loin de cette arme primitive à la torpille automobile moderne qui se précipite vers sa proie à l'allure d'environ 75 kilomètres à l'heure et qui voyage sur de longues distances dans une direction donnée et à une profondeur déterminée sous la surface des eaux.

Cependant, la torpille automobile est une arme dont la réalisation est comparativement récente. L'amiral de la flotte, **Lord Chatfield**, ministre britannique de la Défense, fut témoin, alors qu'il servait comme jeune officier sur le cuirassé « Warspite », de la première attaque exécutée contre un vaisseau de guerre à l'aide d'une torpille automobile. Ce fut en effet pendant la Révolution du Chili, que le cuirassé « Blanca Encalada » a été coulé par une torpille ennemie.

Les premières torpilles automobiles étaient propulsées par air comprimé. On les appelait les torpilles « froides ». Leur fonctionnement était assez satisfaisant, sauf cependant que leur vitesse se réduisaient au fur et à mesure que tombait la pression, et qu'elles laissaient une trace de bulles d'air extrêmement visible.

Ces désavantages furent supprimés par l'invention de ce qu'on appelle aujourd'hui la torpille « à réchauffement ». L'air comprimé joue toujours un rôle important dans la propulsion de ces torpilles et le réservoir qui le contient forme la plus grande partie du corps de la torpille moderne. Cependant ce n'est plus l'air comprimé qui, en réalité, propulse la torpille. En effet, l'air, mélangé à un carburant, est brûlé à l'intérieur d'un générateur sur la paroie extérieure duquel coule de l'eau. La température du générateur est à ce point élevée, que l'air, l'huile et l'eau qui y rentrent à un bout, en sortent à l'autre sous la forme de vapeur surchauffée, mélangée aux gaz de combustion. C'est ce mélange qui actionne le moteur.

Le moteur d'une torpille moderne est une vraie merveille. Il est du type 4 cylindres, en étoile, trouve sa place dans les 65 cm. du diamètre du corps de la torpille et n'occupe qu'environ 30 cm. de sa longueur. Ce petit moteur donne une force d'environ 300 chevaux et se trouve donc être l'une des unités motrices les plus étonnantes du monde. Il est refroidi avec l'eau de mer, et il est extrêmement nécessaire de le refroidir, car si une torpille chauffait hors de cet élément, le moteur se trouverait en très peu de temps transformé en une masse de métal fondu.

Le moteur, à l'aide d'un système de transmission, actionne deux hélices tournant en sens inverse. S'il n'y avait qu'une seule hélice, la torpille, étant donné sa forme, tournerait dans l'eau alors que l'hélice demeurerait immobile.

La profondeur à laquelle se meut la torpille est déterminée par des gouvernails horizontaux fixés à sa queue, et qui sont commandés par l'action conjuguée d'une soupape hydrostatique et d'un pendule ; le poids de ce dernier agit dès que la tête de la torpille a tendance à monter ou à descendre, alors que la soupape est commandée par la pression de l'eau, suivant la profondeur à laquelle la course de la torpille a été prévue. Quant à la direction, elle est réglée par les gouvernails verticaux, sur lesquels agit un gyroscope à grande puissance, actionné par l'air comprimé.

La charge explosive d'une torpille est naturellement placée dans la tête, et la mise à l'eau, au moment où la torpille touche son objectif, s'opère par un « pistolet » placé à l'extrême pointe. Ce pistolet contient le détonateur et le mécanisme de mise à feu. Il est pourvu d'antennes d'acier, écartées à peu près au diamètre de la torpille, de façon à ce que, si la torpille frappait le but dans un angle quelconque, au moins l'une de ses antennes serait touchée et déterminerait l'explosion. La charge exacte d'explosif est tenue secrète, mais l'expérience a démontré la puissance de cette arme sous-marine.

La torpille moderne est un mécanisme extrêmement compliqué, dont chaque organe doit être calculé avec une infinie précision, non seulement en ce qui concerne les mesures micrométriques, mais également pour ce qui est du poids. Une torpille en effet est extrêmement délicate. Pour obtenir une trajectoire exacte, il est nécessaire qu'elle n'ait virtuellement aucune tendance à monter ou à s'enfoncer. Aussi bien le poids doit-il être calculé avec beaucoup d'exactitude. Les quantités d'air, d'eau, de carburant et tout ce qui doit encore faire partie du chargement, constituent également des éléments à déterminer avec précision pour arriver au poids convenable.

Il n'est donc pas étonnant qu'un mécanisme aussi compliqué et aussi délicat soit également extrêmement coûteux. Si vous vouliez acheter une torpille moderne — à supposer que vous puissiez vous en procurer une — il faudrait vous préparer à dépenser tout prêt de 360.000 fr.

LA PETITE HISTOIRE

(Suite de la première page)

Vers 1848 ou 9, la fillette avait pu assister à la représentation de retraite de **Mlle Georges** devenue avec les années, montreuse, étouffée de graisse, éléphantiaque, et qui roulait plus qu'elle ne marchait sur la scène en vociférant les grands alexandrins classiques. A en croire les souvenirs de **Mme Landaire**, ce fut une représentation atroce, et nous pouvons les en croire, car il est vraisemblable qu'ils sont moins basés sur ce put enregistrer la vision et le goût d'une enfant de sept ou huit ans que sur ce qu'elle entendit conter par la suite dans sa famille, toute passionnée de théâtre et très au courant des choses de la scène.

Amours impériales...

Entre cette retraite et la mort de la tragédienne qui ne survint que près de vingt ans plus tard, il ne se passa guère de semaine où **Mlle Béraud** ne vit l'ancienne maîtresse de **Napoléon**. Plusieurs fois par semaine, parfois. Et l'on sait combien les gens de théâtre aiment à se raconter. Que, pendant la très verte vieillesse qu'elle vient d'achever à quelques kilomètres de Paris, dans un petit village tout rempli de troupes depuis trois mois et dont il est difficile aux journalistes de dire le nom, **Mme Landaire** n'ait jamais songé à écrire l'histoire de la petite histoire, de ses visites à **Mlle Georges**, on peut le regretter. Nous regrettons aussi de ne pas l'y avoir engagée, aidée même. Non qu'elle nous ait jamais conté de traits bien neufs, d'anecdotes susceptibles de renouveler entièrement ce qu'on sait déjà de la tragédienne, mais plus d'une aventure narrée par la bonne vieille était piquante, et cernes mettaient en cause des personnages illustres. Nous en avons gardé quelques-unes dans le meilleur coin de notre mémoire, pas toutes, hélas ! C'est ainsi qu'elle ne paraissait pas avoir conservé un souvenir très radieux de ses entrevues amoureuses avec **Napoléon**. Elle déclara un jour à sa jeune amie :

—Aime un berger, ma petite fille, n'aime pas un fils de roi, et méfie-toi des grands hommes ; ils brisent toujours le verre dans lequel ils ont bu.

Sur ces mêmes amours, comme **Mme Landaire** la questionnait un autre jour, elle eut un mot mélancolique :

— Les plus belles victoires amoureuses sont celles qui ne se sont pas gagnées au pas de charge.

Et dans cette allusion, nous retrouvons bien l'Empereur que nous ont fait connaître les historiens.

...et autres

Mme Landaire prétendait que **Mlle Georges** avait beaucoup connu **M. Thiers**. Elle assurait même qu'à son arrivée à Paris, le futur petit « grand homme d'Etat » aurait été pendant un temps indéterminé, du dernier bien avec la tragédienne. Et elle contait sur cette période un certain nombre d'histoires assez scandaleuses, où apparaît de temps à autre, curieusement, le jeune **Victor-Hugo**. Nous devons à la vérité de dire que sur ce point — c'est des amours de **Thiers** et de **Mlle Georges** que nous parlons — la mémoire de la regrettée nonagénaire devait la trahir : c'était évalement l'avis de l'érudit **Louis Schneider** à qui nous avions fait part un jour de nos doutes et qui ne se montra pas moins sceptique.

ACTIVITÉ TRÈS RÉDUITE sur le front français

Paris, 1er. — La journée d'hier avait été des plus calmes. D'ailleurs rarement le front est agité pendant les heures du jour. Mais la nuit fut également très calme contrairement à l'habitude. C'est que, après le froid, très vif, la température s'est considérablement adoucie hier soir et qu'il a neige sur tout le front et plus abondamment dans la région des Vosges.

L'activité des éléments de patrouille elle-même s'en est trouvée ralentie des deux côtés.

Dans les airs, rien à signaler. Seules les patrouilles des bases britanniques ont survolé comme elles le font régulièrement la Mer du Nord, la base de Borkum et les îles Frisonnes.

On a vu très peu d'avions, par contre, au-dessus de la ligne du front.

EN CHINE CENTRALE

Tokio, 1er. — De l'Agence Domei : Sous des titres sensationnels, la presse japonaise annonce qu'hier, un nouveau gouvernement aurait été proclamé en Chine centrale.

Le Japon semble attendre beaucoup de ce «gouvernement rénové».

LA GUERRE RUSSO-FINLANDAISE

(Suite de la première page)

En fait, l'on peut dire aujourd'hui que la défense de la Finlande et l'intégrité de la péninsule scandinave proprement dite, sont généralement considérées ici comme des problèmes politiques et stratégiques de première importance.

L'indépendance de la Norvège, par exemple, ne le cède que de peu à celle des Flandres et des Pays-Bas, dans le domaine des intérêts permanents de la Grande-Bretagne et des alliés.

L'année 1939 s'est terminée glorieusement pour les Finlandais

Voici le texte du communiqué finlandais en date du 31 décembre 1939 :

Sur terre : A Sugmusyelmi, à l'est de Kian-Tajaervi, les Finlandais ont remporté une grande victoire contre la 163e division russe, qui a été complètement dispersée. Les Russes ont eu un grand nombre de tués et le reste fuit, poursuivi par les troupes finlandaises.

Les troupes ont ramassé comme butin : 27 canons, 11 tanks, 2 automobiles blindées, 4 mitrailleuses anti-avions, 150 camions, une colonne de 450 à 600 voitures diverses, 250 chevaux vivants, 12 voitures de ravitaillement et un grand nombre d'armes diverses. Les pertes russes, rien que dans ce secteur, se montent à plusieurs milliers d'hommes.

A Salla, une attaque russe a été refoulée, 2 tanks ont été détruits. Au nord du lac Ladoga, les opérations du 29 continue, 9 tanks ont été détruits.

En Carélie, les Russes ont tenté d'avancer en passant sur la glace du lac Ladoga, mais ils ont été repoussés. Dans la même région a eu lieu un vif duel d'artillerie, 6 tanks ont été détruits. A Volosula et Kelja, près du lac Ladoga, le butin des Finlandais a été de 450 fusils, 81 fusils-mitrailleurs. La plupart de ces armes sont munies de viseurs à jumelles. Les Finlandais se sont emparés en outre de 9 canons anti-chars et de munitions pour toutes ces armes. On signale en outre, dans ce secteur, de nombreuses opérations de patrouilles.

Sur mer : Des attaques aériennes et des actions d'artillerie ont été entreprises contre les défenses côtières finlandaises, sans résultat. Les 8 batteries côtières finlandaises ont tiré sur les troupes russes qui avancent sur la glace du lac Ladoga et ont bombardé avec succès une colonne motorisée.

Dans l'air : L'aviation russe a fait preuve d'une grande activité dans le sud-ouest. On signale à Hangoé un tué, un blessé et un certain nombre de maisons détruites. A Helsinki, trois alertes aériennes ont eu lieu : 25 à 30 avions russes ont survolé la ville toute la journée. Aucun renseignement n'est encore parvenu.

Laconisme du communiqué soviétique

Moscou, 1er. — Communiqué soviétique du 31 Décembre : Aucun événement important.

L'aviation soviétique a bombardé avec succès de nombreuses régions.

Collecte à Mexico

Mexico, 1er. — Pendant une course de taureaux, un groupe de jeunes filles habillées des costumes de Finlande, de Norvège et de Suède, encadrant le drapeau finlandais, ont fait une collecte pour la Croix-Rouge Finlandaise, au milieu de l'enthousiasme du public qui a fait pleuvoir des pesos dans l'arène.

UNE ATTAQUE PROCHAINE CONTRE LA LIGNE MANNERHEIM ?

Londres, 1er. — Un télégramme d'Helsinki déclarait que dans l'entourage du Haut Commandement finlandais, l'impression est que les Russes lanceront très prochainement une attaque contre la ligne Mannerheim. 150.000 soldats soviétiques environ, sont massés dans la province de Carélie. Dans le secteur de Salla, de petits détachements de skieurs finlandais ont de nouveau pénétré dans les lignes russes et ont coupé la ligne de chemin de fer Léningrad-Mourmansk en trois points.

LA PRIME A LA PREMIÈRE NAISSANCE

La prime à la première naissance est réservée aux enfants de premier rang dans les deux années qui suivent le mariage de leurs auteurs.

Le bénéfice en est étendu en 1940 aux enfants français de premier rang, dont les parents étaient, au 30 Juillet 1939, mariés depuis moins de deux années.

L'enfant doit être légitime et Français et ne pas ouvrir de droit au bénéfice des allocations familiales.

Où adresser les demandes de prime

La demande de prime doit être adressée :

Pour les salariés à la Caisse de Compensation à laquelle est affilié leur employeur.

Pour les employeurs, les artisans, les travailleurs indépendants, à leur Caisse de compensation.

Pour les fonctionnaires, à leur chef de service. Pour la population non active, à la mairie de leur résidence.

La demande peut être présentée jusqu'à l'expiration du sixième mois suivant la naissance.

Pour le paiement de la première fraction de la prime, lors de la naissance, la demande doit être faite, au plus tard, quatre mois avant la date présumée de l'accouchement. La première est versée en deux fractions, moitié à la naissance, moitié six mois après, sur attestation que l'enfant est toujours à la charge des parents.

Une attestation d'un médecin ou d'une sage-femme sera exigée. Les primes seront payées à la mère au père ou à la personne ayant la charge de l'enfant, par les caisses de compensation pour les allocataires, par l'Etat ou les Services publics, pour leurs agents.

Le taux des primes sera fixé selon le salaire moyen mensuel départemental, qui ne peut être inférieur à deux mille francs.

Le taux de la prime

Voici ce que sera la prime dans tous les départements :

Seine-et-Oise, 2me zone, 2.400 frs.
Seine et 1re zone de la Seine-et-Oise : 3.000 frs.
Nord, Rhône, Var, Seine-et-Marne 2.200 frs.
Alpes-Maritimes, Aube, Meurthe-et-Moselle, Puy-de-Dôme, Mines du Nord et Pas-de-Calais, 2.600 frs.
Autres départements : 2.000 frs.

LES MODALITÉS D'APPLICATION de la Contribution Nationale

(Suite de la première page)

Les autres revenus professionnels demeurent soumis à la contribution nationale par voie de rôles dans les mêmes conditions qu'à l'impôt cédulaire qui leur est respectivement applicable.

Taux de la contribution nationale

Le chapitre 2 fixe le taux de la contribution nationale qui sera de 2 % jusqu'au 31 décembre 1939, de 5 % à partir du 1er janvier 1940 et de 15 % à partir du 1er novembre 1939 et jusqu'à la fin des hostilités pour tous les contribuables du sexe masculin qui ne sont pas exemptés de l'application de ce taux par l'article 6 du décret loi du 10 novembre 1939, par l'arrêté ministériel du 18 décembre 1939 ou par l'article 6 de la loi du 31 décembre 1939.

Bénéfices industriels et commerciaux

Il détermine ensuite la façon dont seront décomptées les fractions des bénéfices industriels et commerçants, industriels ou assimilés qui devront supporter la contribution nationale au taux de 15 %, soit pour des bénéfices incombant à l'exercice 1939, soit dans le cas de changement de la situation des intéressés.

Base imposable

Le chapitre III fixe ainsi qu'il suit les modalités de la perception par voie de retenue à la source de la contribution nationale et de l'impôt cédulaire sur les traitements et salaires, pensions et rentes viagères.

Il détermine d'abord la base imposable. Les retenues prévues par le présent décret portent sur le montant net des sommes imposables payées à partir du 1er janvier 1940, à l'exception de celles que les intéressés étaient normalement en droit de percevoir avant cette date. Ces dernières sommes supportent, s'il y a lieu, la contribution du taux de 2 % due au titre de l'année 1939. Le montant net imposable est déterminé dans les conditions indiquées à l'article 3 du décret du 10 novembre 1939 et en tenant compte pour les catégories de professions qui comportent normalement un pourcentage de frais professionnels supérieurs à 10 % des pourcentages spéciaux prévus par l'arrêté ministériel du 30 décembre 1939.

Les rémunérations en nature donneront lieu à une retenue qui sera exercée en fin d'année. Il n'est pas tenu compte de la déduction de 1.000 francs prévue pour les titulaires d'une pension d'invalidité, mais les bénéficiaires pourront obtenir un dégrèvement correspondant, soit d'office, ou par réclamation dans les 3 premiers mois suivant l'année des retenues.

Trois séries de barèmes

La section III institue trois séries de barèmes qui tiennent compte de chaque sorte de paiement (journalier, hebdomadaire, mensuel, etc..), ainsi que du nombre d'enfants.

La première série devra être utilisée pour la taxation des traitements et salaires comportant une déduction pour frais professionnels de 10 %. Les barèmes de cette série ont pour base les appointements ou salaires nets ; l'employeur devra donc au préalable opérer la déduction à laquelle l'intéressé a droit d'après l'arrêté ministériel du 30 décembre 1939.

La troisième série ne comporte qu'un seul barème (N° 6), applicable aux arrérages trimestriels de pensions ou rentes viagères.

La section IV établit les obligations de l'employeur ou du crédirentier. La date, la nature et le montant de ce paiement.

Modalités de versement des retenues

La section 5 établit les modalités de versement des retenues. Ce versement doit être opéré à la caisse du percepteur dans la 15 premiers jours du mois suivant, sauf pour les retenues mensuelles n'excédant pas 100 francs, qui pourront être versées deux fois par an en juillet et en janvier.

Salaires-pourboires

La Section VI prévoit l'application de ces prescriptions aux salaires pourboires, suivant qu'ils sont prélevés par l'employeur, ou que l'employeur ne paye pas de salaire et ne peut, par conséquent, effectuer les retenues.

Traitements publics

La Section VII est consacrée au prélèvement opéré sur les traitements publics.

D'après la section VIII, une régularisation est opérée annuellement et peut donner lieu soit à un remboursement pour trop perçu, après réclamation du contribuable, soit à la perception du complément des droits exigibles, au moyen de rôles.

Chapitres supplémenta