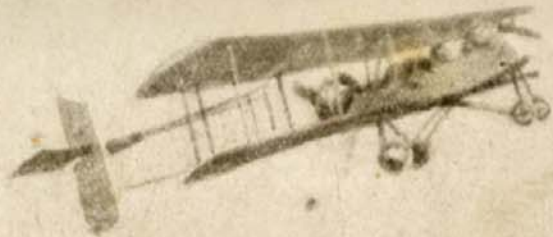


Pilotes de guerre belges

suivi de

La vie d'un aviateur en 14-18

par les lieutenants
Albert VAN COTTHEM
et **MARC** (*pseudo*)



Cette plaquette a été conçue et mise en page par et pour le site www.eglise-romane-tohogne.be
ainsi que pour le site www.manhay1418.be

Texte extrait du livre en 2 tomes «**LA GRANDE GUERRE**» (*histoire complète de la guerre, illustrée de nombreux portraits, gravures, cartes, photographies, etc.*),

Tome 2 - Chapitre intitulé «**Les aviateurs belges**» par les lieutenants **Albert VAN COTTHEM et MARC** (*pseudo*)
pp. 1541 à 1581 - 1920 - Imprimerie Nationale L. OPDEBEEK, éditeur à Borgerhout/Anvers.

En couverture:

Photo extraite de «*L'Événement illustré*» du 13 octobre 1917 et intitulée: «*Un combat aérien entre avions au-dessus des ruines d'Ypres*».

© TOUS DROITS RÉSERVÉS - JANVIER 2015

Deux inventions furent pour les Alliés de la plus haute importance pour remporter la victoire finale : les tanks et les avions. Nous voulons dédier ces quelques pages aux aviateurs belges et français, les héros de l'air, qui ont travaillé nuit et jour à la tâche grande et glorieuse : délivrer leur patrie de leurs ennemis.

Le lieutenant-aviateur Albert Van Cotthem a été assez bienveillant d'écrire partiellement cette plaquette.

L'aviation a réussi à vaincre les Allemands. Sans elle, il nous était absolument impossible d'obtenir les renseignements nécessaires pour prendre des offensives ou pour la défense. Les aviateurs devaient en tout temps tenir le quartier général à la hauteur de l'action ennemie et de ses intentions.

Pour cela, ils livraient chaque jour en l'air les combats les plus héroïques, car ce qui nous semblait nécessaire paraissait également indispensable aux Allemands.

Il fut alors engagé une lutte pour fortifier, pour perfectionner les avions en vitesse et en armement. À peine avait-on découvert quelque chose, l'ennemi essayait de s'en emparer, de le perfectionner afin d'obtenir la maîtrise de l'air.

Les Allemands, avec leur grande facilité de s'approprier toutes les inventions, ne laissèrent aux alliés aucun jour de repos et pendant la guerre, l'aviation fut portée à peu près à sa perfection. Les Allemands jetèrent vers la fin de la guerre des bombes d'un poids de mille kilogrammes, qui firent sauter tout un groupe de maisons comme un jeu de cartes.

Au début de la guerre, la Belgique ne comptait qu'une vingtaine d'aviateurs et autant d'appareils primitifs. En 1918, nous comptons 140 aviateurs capables ; à Juvisy, 60 autres étaient en formation.

Je puis vous assurer que nos aviateurs ne doivent céder pour aucun aviateur au monde.

D'ailleurs nos alliés durent reconnaître que les aviateurs belges avaient sur eux une grande avance. Quoique notre activité fût aussi grande que celle des alliés, nous n'avions pas de malheurs à regretter, nos chasses étaient brillantes, notre travail de photographie plein de succès, nos moteurs mis au point par nos hommes de

métier, développaient plus de force et de vitesse qu'ailleurs. Il arriva plus d'une fois qu'un allié, rencontrant un des nôtres, restât bientôt loin en arrière, à tel point que le bruit circulait que la Belgique avait des moteurs spéciaux.

Notre terrain en l'air ne fut pas battu pour autant par les Allemands qu'ailleurs au front. Nous étions obligés de chercher nos ennemis jusqu'à vingt kilomètres derrière le front et de les affronter au combat. Nous ne pouvions aussi obtenir comparativement moins de victoires que nos alliés. Ceci ne signifie nullement que le courage nous manquait.

Je me rappelle très bien l'offensive en Flandre en 1917. Des escadrilles françaises et anglaises y prirent part. Le commandant français de « la Cigogne », l'escadrille dont faisait partie Guynemer, regarda les Belges avec commisération et dit alors avec beaucoup de condescendance : « Nous ferons voir cette fois aux Belges comment on fait la guerre dans l'air. »

Quel en fut le résultat du combat ?

Seize appareils allemands furent abattus par nos alliés qui avaient introduit 250 appareils dans la lutte. Les Belges, avec leurs quarante appareils, en descendirent quatorze.

Les alliés perdirent trente aviateurs parmi lesquels Guynemer, Bonne et d'autres. Les Belges ne perdirent aucun aviateur de chasse, aucun homme.

Les Français et les Anglais commencèrent dès lors à parler avec un peu plus de respect de nos aviateurs.

Mais consacrons quelques mots à l'histoire de l'aviation en Belgique.

G. Haal raconte ce qui se passa à St-Job in 'tGoor (dans la Campine) avant l'époque où les militaires mirent la main sur la nouvelle arme.

BARON PIERRE DE CATERS

Il y a quelques années, à peu près personne en Belgique ne savait où était situé St-Job in 'tGoor. Ce n'était accessible, et à présent encore, qu'après des heures de marche par des chemins praticables et impraticables.

Mais un beau matin, on se le répéta de bouche en bouche dans le pays et on raconta la nouvelle incroyable : « À St-Job, on vole... ». Alors, on chercha dans le guide de chemin de fer et sur



Baron Pierre de Caters.

la carte où était situé le village, et d'Anvers et de Bruxelles on arriva vers l'endroit mystérieux au-dessus duquel les oiseaux prodigieux ronflaient, où hélas l'un d'eux fut projeté dans la bruyère purpurine par la mort qui guettait.

Ils accoururent par milliers et par milliers, les spectateurs y étaient depuis le grand matin et tard dans l'après-midi. Quand le vent alla dormir dans le crépuscule naissant, les oiseaux s'élevèrent dans les airs, et alors un cri d'admiration monta de toutes les bouches.

Dans la douce soirée d'été, ils retournèrent vers la ville et remplirent de leur babil excessif les allées des tilleuls odoriférants dans la solennité sacramentelle qui inspira un jour l'impérissable « De Wereld in » de Peter Benoît.

La place inconnue eut depuis lors une réputation qu'elle gardera dans l'histoire de nos choses remarquables. Là furent formés les premiers pionniers qui devaient pendant la guerre proche rendre à notre patrie foulée des services inestimables.

Il y aura à peu près douze ans que le baron de Caters laissait abattre une partie de ses magnifiques sapinières à St-Job pour y établir un vaste aérodrome.

Durant des mois, il a monté sur ce terrain une espèce d'appareil, qui était bien pourvu d'ailes et d'un moteur, mais ne put prétendre au nom d'aéroplane.

C'était un aller et sauter, un raboter et glisser, un tâtonnement et un tripotage impossible à décrire.

Ceux qui assistaient au cruel spectacle, levèrent le nez, haussèrent les épaules, dévisèrent avec compassion le baron de Caters et s'en allèrent avec la ferme conviction : cet homme est complètement fou !

D'autres cependant admiraient la ténacité de cet homme frêle, ce pouvoir de résistance à recommencer chaque fois, à essayer, sans jamais perdre courage, sans jamais maudire l'appareil capricieux et l'envoyer au coin le plus relégué, où l'on cache le vieux fer et les objets inutiles.

Des jours, des semaines, des mois, il y fut travaillé par lui et ses aides pour résoudre le problème et faire ce que les frères Wright avaient fait en Amérique et ce que Farman essayait de réaliser en France.

Chaque fois que le pilote traversait en cahotant la plaine avec sa bête, tremblante, fumante, puante, plusieurs amis étaient couchés à des endroits désignés, la joue contre terre, et épiaient les roues de l'appareil volontaire. À cette place, de Caters tordit la surface supérieure en une direction oblique, et oui..., les uns disaient qu'il avait « décollé » de plusieurs mètres alors que d'autres maintenaient que l'affaire ne s'était pas élevée d'un cheveu de la terre.

« Pier », ainsi qu'on l'appelait là, était de la dernière opinion, et heureusement aussi, car plusieurs fois le courageux baron imagina comment les choses se seraient bien passées si l'appareil s'élevant en l'air avait commencé ses tours dans les hautes sphères.

Il écouta alors flegmatiquement les querelleurs, fuma sa cigarette et y jeta finalement un mot comique qui fit rire tout le monde.

Puis on recommença.

Un jour cependant, j'ai vu le baron, si calme, toujours maître de lui, sortir de sa peau au point que la sueur de colère lui coula le long des narines...

Je veux le raconter, parce qu'alors un fait historique s'est produit en Belgique.

C'était en juillet, tôt par un matin ensoleillé. Les brouillards se traînaient en nuages épais sur la calme solitude des bruyères et s'accrochaient aux sapins comme des toiles argentées. Le soleil enflammait l'horizon en feux

d'or, un doux zéphyr soufflait sur la contrée sur laquelle le silence s'étendait comme une bénédiction. Je vois encore la contrée s'étendre dans l'enchantement d'une matinée d'été et je la sens à présent avec son âme de paix majestueuse.

Le Baron de Caters avait fait apporter plusieurs changements à son type de biplan. L'appareil était prêt et attendait son... cavalier.

De Caters examina encore une vis, laissa aller la main blanche sur le fil d'acier, y tira violemment et quand il eut tout trouvé en ordre, il enfonça la casquette sur la tête, releva le col de sa veste et monta sur... son Pégase.

L'aide fit tourner l'hélice d'un coup violent, et la machine secouée, ronfla et fuma affreusement.

L'appareil sortit du coin de la plaine immense, sauta en une course rapide sur le sol unifié et soudain chacun se regarda ému.

Le coup était fait, le plateau s'était levé et l'avion planait, volait doucement dans la hauteur.

Un cri, un seul, résonna de notre groupe, puis un sentiment de frayeur nous serra la gorge. Il se passa quelque chose de joyeux en nous, quelque chose qui, avec notre frayeur, nous maîtrisa complètement et qui en même temps nous rendit fiers et heureux avec la solennité du moment.

A mi-chemin de la plaine, le biplan descendit, avança péniblement dans le sable et échoua, après un moment, avec ses patins recourbés, dans un fossé. Il craqua, sauta, se fendit, et avant que nous pûmes le soupçonner, le bel appareil avec ses grandes ailes, s'étalait tel un canard couché dans l'eau, la

queue en l'air.

Nous courûmes aussi vite que possible vers l'endroit de l'accident. Seul le rythme accéléré de nos pas, notre respiration haletante et le cliquetis de notre argent et de nos clefs dans les poches se firent entendre. Personne ne sut parler.

Le premier émoi passé, nous pûmes féliciter le baron pour son premier vol au-dessus du territoire belge, félicitations qui furent arrosées de plusieurs coupes de Champagne.

Depuis ce moment, il naquit dans le cerveau toujours en éveil du baron de Caters, une succession de plans pour faire participer l'armée à son exploit hardi. Lui et Tyck, ce dernier sur un monoplan, ont, après ce fait, passé encore bien des heures dans la sueur de leur front pour amener le problème de l'aviation plus près de la solution.

Le voyage que le baron de Caters fit ensuite en France, en Allemagne, en Algérie et ailleurs, témoigne de son expérience comme aviateur et de ses connaissances comme ingénieur. Les records de distance et de hauteur restèrent longtemps en sa possession.

De retour à St-Job, il a bouleversé la contrée. Plus d'un amateur des alentours a pesté pour tout ce bruit et toutes ces visites ; mais de Caters avait son plan et le poursuivait avec sa force arrêtée et inébranlable.

Les officiers Montens et Sarteel étaient les premiers qui, sous sa direction, obtenaient leur brevet d'aviateur. Plus tard, quand le baron de Caters, par ordre du médecin, dut abandonner l'aviation, il mit sa plaine et ses aéroplanes gratuitement au service de



Le premier meeting d'hydroplanes à Tamise avant la Grande Guerre (« L'Événement illustré »).

l'armée, et sous son impulsion l'aviation se développa comme une force nationale, qui fut pendant cette guerre d'une importance spéciale.

Je suis heureux de pouvoir affirmer ceci, moi qui ai vu le travailleur opiniâtre à l'œuvre dès le début, et qui connais son grand cœur patriotique, qu'à l'heure du grand et dur devoir, il s'est mis complètement à la disposition de la patrie cruellement éprouvée.

À Genk-lez-Hasselt, il fut ouvert également une école d'aviation par le chevalier de Laminne, mais celle-ci fut plus tard réunie avec celle de Brassaet. Son premier élève fut le lieutenant G. Nélis, actuellement commandant, qui devint un des conducteurs les plus remarquables du service technique de l'aviation belge durant la guerre.

L'école militaire d'aviation fut fondée en 1911.

Le lieutenant Nélis en fut le premier directeur et fut secondé dans ses fonctions par le regretté commandant Lebon et par le commandant d'Hanis.



Le Capitaine Georges Nélis.

Les aviateurs prirent part aux manœuvres pour la première fois en 1913. La première expérience réussit de façon brillante. C'était un enthousiasme universel qui encouragea la direction militaire à faire développer la nouvelle découverte comme moyen de défense du pays.

Quand la guerre éclata, l'armée possédait quatre escadrilles. Une à Liège, une à Namur et deux à Anvers. Chaque escadrille possédait quatre

avions.

Quelques civils, tels Jean Olieslagers, A. Tyck, Hanciaux, Vertongen, se mirent immédiatement au service de la patrie.

Les escadrilles se bornèrent au début à des reconnaissances, et virent les puissantes légions allemandes étendre leurs ailes grises sur le pays et tinrent d'heure en heure le grand quartier général à la hauteur des événements.

L'escadrille de Liège fit la première connaissance avec l'ennemi. Un appareil fut contraint de descendre et les occupants tombèrent aux mains des Allemands. Les trois autres purent fuir après la chute de la ville et rejoignirent leurs camarades à Anvers.

La deuxième escadrille fut éprouvée plus fortement à Namur. À l'assaut de la ville, trois officiers furent blessés dangereusement. À la retraite vers la France, un autre appareil fut descendu au-dessus de Maubeuge.

Arrivés en France, les survivants reçurent de nouveaux appareils, le commandant de l'escadrille perdit la vie dans un accident, les autres purent atteindre Anvers où ils formèrent avec les restants de Liège une nouvelle escadrille.

Toute l'école d'aviation belge était donc réunie à Anvers. Ceux qui avaient déjà été au combat mirent les autres au courant.

Les aviateurs furent divisés en plusieurs sections. Les jours se passèrent en reconnaissances parfois jusque loin dans le pays, jusqu'à la Meuse, pour observer les mouvements des troupes.

Petit à petit, les aviateurs furent armés. Au début avec des revolvers, plus tard avec des mitrailleuses pour abattre les avions allemands. Des flèches en acier furent projetées sur les troupes. La guerre aérienne prit sa première apparence.

C'est en tremblant qu'on vit partir un camarade en reconnaissance, car il n'avait pas seulement à compter avec une défection de moteur, mais aussi avec les balles allemandes; en effet, l'ennemi était armé pour la conquête de l'air.

Le premier Taube allemand fut descendu par un Belge en 1914 au-dessus de Berchem-Ste-Agathe.

Avec quelles difficultés les aviateurs n'eurent-ils pas à lutter? Les premiers

appareils n'avaient pas seulement pour ennemis les éléments déchaînés mais aussi les Allemands mieux armés. D'un autre côté, la direction militaire considérait la nouvelle arme d'une façon douteuse: elle n'était pas prévue dans le «Règlement en Campagne»!

Les aviateurs étaient combattus par toutes sortes de préjugés. Les autres armes jalousaient les aviateurs qu'elles considéraient comme des embusqués, qui ne devaient jamais faire le service des tranchées et «s'amusaient» loin derrière la ligne de combat.

Plus tard, quand l'aviation reçut surtout pour mission de diriger le feu d'artillerie, les canoniers ne pouvaient admettre que quelqu'un qui n'appartenait pas à leur arme pût se mêler de leur spécialité même au moyen de télégraphie sans fil.

Et nos troupiers, quelle amertume ne nourrissaient-ils pas envers ces «artistes» qui ne devaient jamais se traîner à travers la boue et la saleté pour atteindre leur but.

Qu'il en a fallu du temps avant que tous puissent se rendre compte du travail parfois inhumain que durent accomplir les aviateurs! Seulement plus tard, les préjugés disparurent quand on remit au Grand Quartier-Général les photos où les lignes allemandes étaient indiquées dans leurs plus petites particularités. Les troupiers eux-mêmes étaient devenus nos amis parce qu'ils comprirent alors qu'ils pouvaient toujours compter sur les aviateurs. Ils combattirent d'ailleurs les bombardiers ennemis, ils les soutinrent dans leurs attaques et nettoyèrent les airs, d'où il y a quelque temps ils étaient assaillis si souvent. Ils n'hésitèrent jamais à se porter à leur secours aux moments dangereux.

Plus tard encore, pendant la bataille en Flandre, quand notre armée tenta son attaque et traversa des marais et des fossés, où il était impossible de les ravitailler par des chemins impraticables, c'étaient encore les aviateurs qui, au moyen de parachutes, leur apportèrent de la nourriture et des munitions.

Après la retraite d'Anvers, les aviateurs se fixèrent à Ostende, puis à Furnes et à Dunkerque.

À la bataille de l'Yser, leur matériel était en mauvais état. Il n'y avait pas de tente pour les abriter, pas d'atelier pour faire les réparations nécessaires

et panser les blessures des grands oiseaux. Tous furent mis ici à rude épreuve. On dut faire flèche de tout bois, et cependant le personnel technique sut se tirer d'affaire et conserver les machines en bon état.

Avec quelle émotion ne doivent pas penser, nos plus anciens camarades qui ont participé à la bataille de l'Yser, à ce temps tragique, quand les soldats allemands arrivèrent par mille et centaines de mille et foulèrent de leurs bottes, le pays entre Nieuport et Dixmude, et quand ils regardèrent de l'autre côté, la pauvre poignée de Belges qui se dressaient contre eux sur la dernière bande du territoire sacré.

Eux seuls avaient un coup d'œil clair et juste sur les événements, d'un côté mouvement immense de canons et d'hommes, de l'autre silence complet. Sur les grands chemins uniquement, le triste cortège de fuyards qui abandonnaient leurs maisons en flammes. Là, au loin, les préparatifs à la grande bataille qui devait enserrer le dernier morceau de la patrie, la préparation de ponts innombrables, qui seraient jetés dans le fleuve; le fleuve qui, dans l'histoire des peuples, a conquis un nom fameux!

Le cœur des aviateurs se remplit de douleur amère, et tous, bien qu'ils ne le laissèrent jamais apparaître, eurent pu pleurer de colère, de tristesse.

À présent, ce serait fini de la malheureuse Patrie! À présent, l'ennemi verrait réussir son plan, et avalait la Belgique. Maintenant... mais voyez comment la petite armée se défend contre les masses dangereuses des Barbares. Voyez comment chaque parcelle de terre est disputée avec un courage surhumain! Voyez comment les braves se maintiennent des semaines entières et luttent comme des héros! Voyez comment l'eau déborde sur la terre, et lentement, lentement inonde tout, noyant misérablement les Allemands. Le miracle avait eu lieu! Ils en étaient les témoins oculaires tous les jours. Leurs cris de joie retentissent dans les airs!

Les aviateurs le voyaient! Ils le voyaient et ils vécurent et souffrirent la grande épopée.

Au début de 1915 se développèrent les différents services de l'aviation: Photographie, Télégraphie sans fils, Chasse, Reconnaissances, et Bombar-

dement s'étendaient de jour en jour.

Des ateliers de réparation furent établis à Calais. Dans la banlieue de Paris fut établie une école pour jeunes gens belges. Là on forma cette phalange de jeunes héros dont on a trop peu parlé et qui ne furent pas estimés par le public, surtout par ignorance.

Et cette école fit honneur au directeur qui en conçut le plan, l'étudia et l'exécuta.

Pendant les trois années suivantes, la lutte sévissait, dans toute son intensité. 1918 apporta la victoire; le corps d'aviateurs se montra à la hauteur de sa tâche.

Dans un ordre du jour à l'armée, il fut communiqué par le chef d'état-major ce qui suit:

Au Commandant de l'Aviation,

J'ai l'honneur de vous prier d'adresser au personnel de l'aviation militaire le témoignage de toute ma gratitude, ainsi que mes vives félicitations pour les services signalés qu'elle a rendus à l'armée au cours de la dernière offensive des Flandres.

Par l'endurance et le courage dont tous, pilotes, passagers, observateurs n'ont cessé de faire preuve au plus fort de la bataille, comme au milieu des intempéries, l'aviation a contribué dans une large mesure à la victoire finale.

Soixante-cinq des nôtres ont laissé leur vie pendant la guerre. Nous les commémorons avec fierté. Nous les avons bien vengés car 125 victoires furent remportées par les avions de chasse sur les avions de chasse allemands.

Parmi ce grand nombre de chasseurs, je veux choisir les plus remarquables pour les présenter aux lecteurs:

Commandant Jacquet qui forma équipe avec les lieutenants Robin, Willy Coppens, Thieffry, De Meulemeester et notre ami Jan Olieslagers.

Nous voulons d'abord citer quelques mots de G. Raal, consacrés à la mémoire du capitaine Deschamps, une des premières victimes du corps des aviateurs.

CAPITAINE DESCHAMPS

Les sportmen sont des hommes qui considèrent ordinairement la vie comme joyeuse, roulent les jours du bon Dieu avec le sourire, voyagent et

courent comme si le plaisir et la joie sont toute la vie. On peut reconnaître ces types joyeux et nonchalants entre mille, leurs regards francs et courageux les trahissent tout de suite. Ils ne connaissent pas la peur et ce que la profession exige d'eux leur est donné par un corps d'acier formé par un entraînement sans repos. On vit aussi de pareils types au début chez les aviateurs. Essais téméraires d'aventures, les dangers de la vie les poussaient avec une force brutale, avides vers les étourdissements suprêmes que les aviateurs ressentent dans le firmament.

Quand l'aviation s'était mieux dessinée et les avions approchaient de la perfection, on comprit immédiatement de quelle utilité extrême elle pourrait être dans la défense du pays.

Les militaires s'en emparèrent et dès le premier appel du gouvernement, de nombreux officiers vinrent s'inscrire. Leur type s'éloigna de celui du sportmen... Quoique presque tous étaient poussés par la passion d'aventures, loin de l'air enfermé des casernes, ils semblaient animés de la grandeur de l'esprit de sacrifice. Des jeunes gens, hardis, courageux, généreux dans le service de la patrie.

J'ai vu le capitaine Deschamps, lors des premiers vols du baron de Caters, Tyck, le comte d'Hespel, Montens, Sarteel, Olieslagers et d'autres, tourner autour des avions et observer plein d'admiration les manœuvres des courageux dans leurs vols hauts et lointains. Il y avait quelque chose qui l'attirait toujours, le poussait irrésistiblement vers les appareils fragiles et ronflants. Il sentit, tâta, caressa les nerfs d'acier et les ailes dorées des oiseaux mécaniques.

Un jour — et je ne fus pas des plus étonnés —, je vis le grand, frêle jeune homme, avec sa maigreur fatiguée, et ses moustaches blondes et pendantes, monter dans un biplan et donner avec des gestes mesurés l'ordre du vol.

Ce n'était pas chez lui une beauté élégante qui trahit l'artiste de profession, ce n'était pas le dégagement, cet entreprenant qui dégénère souvent en témérité. Non, calme, solennel, telle toute son apparence, il donna ses ordres et quand il leva le bras pour le «lâchez tout», c'est comme s'il fit une croix pour bénir sa vocation. Oui, tel était cet homme sérieux; l'amour de

sa patrie lui donna un solennel religieux.

Une grande âme était en lui. Demandez-le aux nombreux officiers sous ses ordres, à ses mécaniciens, à ses aides. Ils vous parleront de lui comme on parle d'un prêtre, qui a pris sa tâche comme but à sa vie.

Il vola et se sacrifia. C'était une consécration. Il savait que la patrie comptait surtout sur lui, et il a fait tout, tout pour ne pas rester en-deçà de cette confiance. Il conduisit en quelques mois, avec des moyens limités, notre aviation militaire vers sa grande tâche et la Belgique, je le voyais et je le sais, peut se vanter d'un corps d'élite, petit il est vrai, mais qui en noblesse ne doit s'effacer devant aucun de ceux des grandes nations. Le capitaine Deschamps ne se borna pas à des vols de piste ou de forteresse : il fit le tour de la Belgique. Quelques jours avant que l'ombre de la guerre s'étendît sur l'Europe, je le vis partir dès le lever du soleil, majestueux dans les airs. Ceux qui le connaissent et avaient suivi la façon de faire des autres dans les hauteurs des cieux disaient : « Ça c'est le capitaine Deschamps ! » tellement il allait fièrement dans la plus haute des hauteurs, dans la clarté aveuglante du soleil. Le soir, quand le crépuscule s'étendait sur la terre fatiguée et couvrait de gris les champs, les bois et les plaines, nous entendions son moteur battre comme un grand cœur.

Dans le bleu léger du ciel pâle, nous voyions un petit point, presque imperceptible. Et à des hauteurs insondables, là où le soleil jetait encore quelques rayons, nous voyions tel un oiseau doré, l'aéroplane se diriger en un long vol plané vers Brasschaet. Spectacle superbe et fantastique ! Plusieurs jours, l'un après l'autre, comme conscient du danger naissant, il les passa ainsi dans des courses et visita jusqu'aux plus petits coins de la Belgique.

Les journaux en parlèrent à cette époque, et les citadins lisaient les nouvelles avec admiration, mais nous, nous le sentions et nous le voyions, le soleil l'embrasait le matin très tôt et le soir, inondait de toute son essence dorée son front fatigué.

Un fait brutal a arraché ce brave à la vie et au service de la patrie, et l'a transporté dans l'immortalité. Par un

atterrissage inopportun dans un petit coin de la Flandre occidentale, quatre de ses aides accoururent et déchargèrent le biplan de ses bombes. Un mouvement imprudent fit tomber un des projectiles à terre. Un terrible coup retentit. Le capitaine et ses aides furent déchiquetés.

C'est une grande, une immense perte pour nous.

Le capitaine Deschamps aura une belle page dans notre livre de douleur.

COMMANDANT JACQUET



Commandant Fernand Jacquet.

Jacquet est un de nos plus anciens aviateurs et fit partie de l'escadrille qui défendit Liège. Il a fait toute la guerre.

Après la chute de Liège, nous le retrouvons à Anvers, puis à l'Yser.

Il s'est chargé d'honneur et de considération. Il a livré plus de deux cents combats dans l'air, volé plus de mille heures au-dessus des lignes ennemies. Et après ce travail surhumain, on se demande comment il se fait qu'il soit resté épargné et qu'il vit encore.

La mort n'en voulut pas, heureusement pour les siens et pour la patrie, qui peut être fière d'un pareil homme

avec ses vastes connaissances, sa science, son art.

Pendant toute la guerre, il eut le commandement de l'escadrille de chasse et dans sa mission pleine de danger, il a donné des preuves de qualités rares, tant comme organisateur que comme homme du métier.

Sous sa direction furent formés les aviateurs tels que Coppens, De Meulemeester, Thieffry pour ne nommer que les principaux. Jan Olieslagers et moi-même étions sous ses ordres depuis 1916.

C'est un homme doux, sympathique, mais plein de caractère, qui nous transporta d'enthousiasme pour notre tâche. Il était indomptable de courage, infatigable, intrépide toujours sur la brèche.

Son bon cœur ne lui attira que des amis.

Dès que le soleil était levé, depuis le matin très tôt jusque tard dans la soirée, il était debout. Le premier moteur que l'on entendait ronfler chaque jour était le sien. Par son travail, il donna le bon exemple aux autres, et celui qui avait de l'amour-propre était obligé de l'imiter.

Son nom était synonyme de courage depuis 1916. Quand les pilotes voyaient un avion survoler les tranchées, ils disaient : « C'est Jacquet. ». Je veux, de tous les faits héroïques que le commandant Jacquet accomplit, en raconter un dont je fus le témoin oculaire.

Le dimanche 9 juillet 1916, je reçus l'ordre de croiser pendant une heure au-dessus de la région de Steenstraete. Quand le temps fut écoulé, et qu'aucun avion ennemi ne se leva, je résolus de faire une excursion au-dessus de la Belgique occupée avec mon « Nieuport », qui était alors considéré comme le meilleur avion.



Avion biplan français Nieuport 28.

Je survolais Thourout à 3.500 m et je me dirigeai vers Ostende. A mi-chemin, je vois l'explosion de shrapnels et, à trois mille mètres de hauteur, je vis quelques aéroplanes tourner l'un autour de l'autre.

Les coups de canon me disaient qu'il y avait des nôtres au combat. Je n'hésite pas, je donne au moteur sa plus grande vitesse et me presse vers le terrain du combat.

Ce que je vis alors me remplit d'orgueil et d'admiration. Un de nos Farman était aux prises avec cinq Allemands. Je considérais la partie comme perdue et courus au secours.

Au même instant, je vis l'Allemand qui était le plus près du Farman, dégringoler comme une pierre et disparaître.

J'attaquais un appareil Aviatik, mais dès qu'il aperçut mon Nieuport, il descendit avec ses trois compagnons jusqu'à 100 m, où nous ne pûmes pas le suivre à cause des canons de défense dont nous serions devenus trop facilement la proie.

Je m'approchai du Farman et je reconnus le commandant Jacquet. À ce moment, je ne sentis plus aucune inquiétude et ma confiance en lui était si grande que je me sentis disposé à

engager avec lui le combat contre dix avions ennemis.

Le commandant Jacquet remporta officiellement six victoires, en réalité il en remporta dix.

Des hommes tels que Jacquet sont d'un prix inestimable pour l'avenir de l'aviation belge. Il est un connaisseur parfait de la technique si difficile du métier d'aviateur et est actuellement à la tête d'une école dans laquelle on a mis en haut lieu les plus grands espoirs.

Il est vraiment: «the right man in the right place!».

WILLY COPPENS

Le commandant Jacquet lui-même atteste de Coppens, «l'as des as», qu'il possédait la rapidité de l'épervier, l'œil de l'aigle, le courage du faucon, la légèreté de l'hirondelle. Personne ne lui fait peur, rien ne le fait douter du succès.

Il est né à Watermael-Boitsfort le 6 juin 1892. Une rue de son lieu natal porte actuellement son nom.

En 1912, il était soldat dans le régiment des grenadiers et en 1914, quand la guerre éclata, il prit service en qualité de motocycliste.

En 1915, il apprend à voler à



Willy Coppens, «l'As des As» belge.

Etampes. Au début de 1917, il est au front comme aviateur de reconnaissance, plus tard en qualité de chasseur.

Willy Coppens a une réputation mondiale à cause du nombre de ballons d'observation qu'il a incendiés et détruits. Il en détruisit 34 et deux avions.

Il était la terreur des observateurs allemands juchés dans les «drachen» ou ballons d'observation.

À sa dernière victoire, deux balles lui brisèrent la jambe droite, qui dut être amputée jusqu'à la cuisse. Il resta plusieurs semaines entre la vie et la mort.

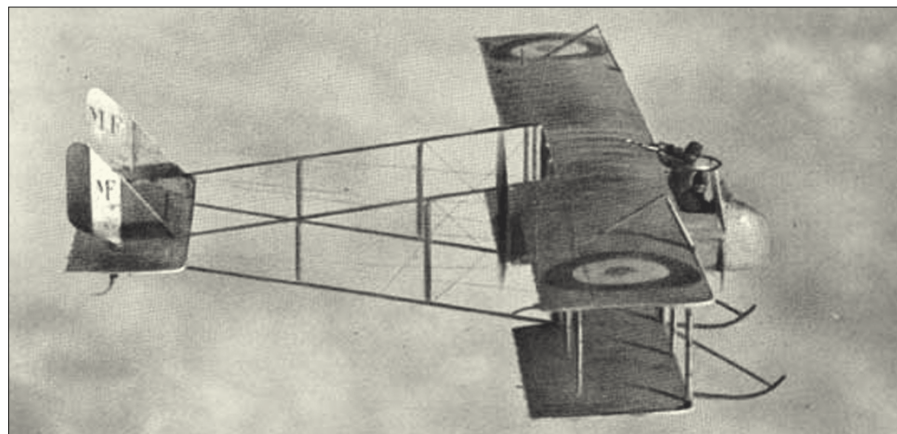
Nous avions donc deux sortes de chasseurs: ceux qui détruisaient les ballons, et les autres qui choisissaient le combat en plein air.

Ces derniers sont les plus hardis, les plus téméraires, qui ne craignent ni le temps ni le vent; en des soubresauts, ils descendent, montent, tournent dans des convulsions d'acrobates pour essayer de toucher l'ennemi. Il faut une adresse extraordinaire pour anéantir un adversaire.

Il n'en faut pas autant pour attaquer les ballons mais cela suppose du courage. Les ballons pendent généralement loin derrière la ligne de tir, parfois jusqu'à dix kilomètres. Pour les détruire, il faut passer les lignes ennemies où l'on n'a pas seulement à craindre les nombreux avions qui croisent constamment aux lignes extrêmes, mais aussi toute sorte d'artil-



Avion biplan allemand Aviatik D.I.



Avion biplan français Farman 11.

lerie de terre.

Aussitôt qu'un aviateur est annoncé, on descend les ballons d'observation, de sorte que l'attaquant doit descendre parfois à quelques centaines de mètres pour atteindre son but.

Coppens était le véritable type pour incendier les «drachen». Il avait toutes les qualités d'un chasseur; il avait du sang-froid, était flegmatique. De plus, il était parmi nous un des plus forts en acrobatie, un aviateur très habile.

Quoique mutilé, il n'a pas renoncé à son sport favori. Il était à peine sorti de l'hôpital qu'il m'invita pour faire avec lui une excursion en l'air, pour prendre de grandes hauteurs, pour voir si la chose lui irait encore. Quelques jours après, il conduisit de nouveau son propre avion. Après la guerre, Willy Coppens a raconté sa vie et ses impressions à Anvers. G. Raal écrivit de lui:

Dans tous les ouvrages romanesques que nous reçûmes à avaler dans notre jeunesse et qui excitèrent notre imagination, on nous représentait les héros comme de véritables géants, comme des «surhommes» à la tête chevelue tels des forestiers! Armés de gourdins comme des arbres et avec des haches impossibles à manier par deux hommes! Et là où ils entrèrent en combat, la lutte fut immédiatement tranchée à l'avantage du bon droit. Ô! vous géants de la forêt, géants de la ville, combattant avec la grandeur de votre cœur! Hommes connus et inconnus du peuple et de la chevalerie qui combattirent dans tous les coins, dans tous les livres, durant des centaines d'années et qui avez rempli notre cerveau et notre imagination avec la beauté de vos exploits!

Et maintenant que la guerre avait éclaté, et que nous voyions s'engager la lutte dans la profondeur des mers, dans les hauteurs des cieux, nous pensions de nouveau au plaisir que le héros de l'antiquité avait fourni à notre imagination enfantine. Nous les avons suivis les héros des airs qui, avec leurs bras puissants, jetèrent des milliers de kilogrammes de cuivre, d'airain, de fer sur le corps de l'ennemi et projetèrent le feu du ciel au sein le plus profond de la terre, où nos occupants s'étaient cachés!

Et j'étais heureux de pouvoir aller

écouter Willy Coppens dans ses récits merveilleux et avec grand émoi je me dirigeai vers le cercle artistique, comme on va, ainsi qu'un enfant, à la place du foyer où le père raconte les actions héroïques des temps magiques.

Et je vis Coppens, «l'as» de nos aviateurs. Très fin, très délicat, élané, mince, distingué! Non pas comme un géant des temps anciens, chevelu, le corps à moitié nu couvert de peaux, mais élégant dans son uniforme kaki, la poitrine ornée des couleurs de multiples décorations, gêné comme un enfant pour l'ovation formidable que lui portaient toutes ces personnes joyeuses et fières!

J'entendis une jeune dame dire derrière moi: «Mon Dieu! comme il est gentil!».

Je pensais apprendre rapidement des actions d'éclat des jours chevaleresques, mais d'une voix douce, d'où transpirait l'émotion, il commença par rendre hommage aux aviateurs anversoïses, à son chef d'escadrille Jean Olieslagers, en tout premier lieu à ce camarade brave et capable, toujours d'humeur joyeuse et optimiste, à Jean, dont la hardiesse n'avait d'égal que la bravoure et l'esprit de sacrifice dans les moments de grand danger. Jean, le grand arrosoir anversoïse, le cultivateur de laitues dans les heures de repos.

Il parla de l'anversoïse Verhougstraete, le camarade qui habitait à côté de son pilote, lui si courageux. Chaque soir, ils firent un bout de causerie, se souhaitèrent la bonne nuit. La fenêtre de son voisin était fortement éclairée, chaque soir; un jour pourtant, la lampe ne fut plus allumée, tout resta dans l'obscurité. Verhougstraete avait livré un combat très dur au cours de la journée, il avait balayé les Allemands du front mais il fut atteint par une balle tirée des tranchées.

Quand Coppens parla de cette fenêtre abandonnée, le souvenir le saisit à la gorge et étouffa un moment la voix.

Il parla encore de Charles de Montigny, l'anversoïse, «le pilote le plus adroit du monde entier», dont la mort fut un véritable malheur pour l'aviation belge. Il mourut au cours d'un combat contre de puissants avions, après avoir abattu un Fokker. Il nous rappela les bons compagnons qui vécuturent avec lui «des heures de souffrances et des heures de gloire».

frances et des heures de gloire».

Alors seulement commença sa conférence proprement dite. Au début, il parla de la valeur de l'aviation en temps de guerre et du rôle important qu'elle est appelée à jouer dans une guerre future. L'aviateur est encore un grand facteur dans la lutte économique. La Belgique a des aviateurs capables, des praticiens, des ouvriers, des inventeurs, etc., mais il lui manque des constructeurs propres. Nous ne pouvons plus rester dépendants de l'étranger et nous devons nous approprier dans l'avenir une source riche de revenus.

Après avoir exposé le rôle de l'aviation durant la guerre, il nous raconta ses propres aventures. En Angleterre, il apprit à voler avec un pilote civil. Certain jour, celui-ci jugea que son apprentissage était terminé et que le moment était venu d'essayer seul. Tout tremblant, il partit pour son premier essai. Quand il fut monté à 150 m et avait tracé ses trois ou quatre «huit» dans l'air puis effectué une descente suivant un cercle déterminé, il obtint son brevet.

À Etampes, en France, il conquist son brevet militaire. Il arriva ainsi au front en janvier 1917. Là, il fut enrôlé dans la 6^e escadrille à Houthem. Il vola durant des mois avec ses camarades; à sa demande, il fut enfin envoyé en chasse. Alors commença pour lui cette vie magnifique, pleine de dangers et qui alla si bien à son tempérament.

Il attaqua jusqu'à deux fois le ballon d'observation à Bovekerke et força chaque fois les observateurs à descendre. Depuis ce moment, il se spécialisa dans la destruction des «drachen».

Au moyen de projections lumineuses, il nous donna une idée de la vie d'aviateur au front.

Nous y voyions les différents modèles successifs. Quelle différence avec les premiers appareils sur lesquels les aviateurs risquaient à chaque heure leur vie à St-Job-in-'t-Goor.

Un cliché parsemé de multiples petits nuages nous représentait tous les «drachen» en flammes que Coppens descendit dans son rayon d'action qui s'étendit depuis la côte de la mer du Nord jusque bien profondément dans les lignes anglaises.

La région cotière était redoutable. Les Allemands y avaient établi beaucoup de canons pour protéger leur base des sous-marins établie à Zeebrugge. Quand un aviateur tenta de survoler cette zone, il dut parfois essuyer en moins de cinq minutes, deux cents coups de canon. Les explosions de schrapnels étaient par moments si formidables que l'aviateur fut arraché de son siège et dut déployer toutes ses forces pour maintenir son appareil en équilibre.

Lors de la grande offensive en 1918, il fut blessé à Torhout; on dut lui amputer la jambe gauche.

Pauvre garçon! Quand il se déplaça sur la tribune pour indiquer au moyen d'un long bâton un détail, on entendit sur le plancher le bruit de sa jambe artificielle. C'était pour rappeler le pas doux de l'autre qui un jour portait ce corps et en avait été arrachée dans les hautes sphères de la patrie.

Mais le héros ne nous en parla pas; il nous apprit comment certain jour il lui vint l'idée de voler vers Bruxelles, avait traversé inaperçu la ligne de feu à une hauteur de 5.500 m, et était descendu une dizaine de fois à 150 m, avait volé au-dessus de la maison paternelle, il avait vu son père à la fenêtre, agitant son mouchoir vers le garçon qui volait dans le ciel ensoleillé, semblable à un envoyé du ciel! Avec la bénédiction paternelle, il était retourné vers le pays où la mort le menaça avec des milliers de poings tendus.

La série des clichés fut terminée par la photo de notre roi aimé en avion, notre souverain, lui-même aviateur capable, nous donnant à tous un exemple de vertu civique et d'amour de la patrie.

Pour terminer, il nous lut quelques-unes des lettres qu'il avait écrites au front. En ces jours d'ennui, jours de douleurs! Jours d'espérance et jours de nobles combats! Jours et lettres, sentiments d'un enfant et d'un homme joyeux, qui, avec un petit dessert à table, devint gai comme un enfant, ou se voyait consolé de la vie par un bon repas! Il était en tout temps réjoui comme un enfant à la maison paternelle ou dans le pays magnifique «où nous sommes comme des invités à des tables riches».

Il finit, ce héros de l'espace qui combattit durant des années dans la

tempête des airs avec la bravoure d'un Leonidas, ne trouva plus, dans sa simplicité, aucun mot pour remercier l'assemblée de ses applaudissements spontanés. Il était fortement ému dans son âme, grande âme d'enfant prodigieux.

«Mon Dieu, comme il est gentil!»

Coppens avait parlé beaucoup de la guerre et de ses camarades mais peu de lui-même, lui qui s'était élevé des jours de périls comme un sauveur de la patrie!

Nous voulons combler quelque peu ce vide.

Le 3 avril 1918, il fut honoré de la Croix de Guerre avec lion de bronze. Le 7 juin 1918, il fut nommé Chevalier de l'Ordre de Léopold. Le 3 août 1918, il fut honoré du «Military Cross».

Cinq jours plus tard, il fut nommé Officier de la Couronne.

Le 8 septembre 1918, il fut nommé Chevalier de la Légion d'Honneur.

Quelques jours plus tard, il reçut la décoration de l'Ordre de l'Aigle Blanc de Serbie.

Le 18 octobre 1918, il fut cité à l'ordre du jour de l'armée française par le général De Goutte, qui le nomma «Légendaire dans l'armée belge pour sa bravoure et son succès en qualité d'aviateur, força par sa vaillance l'admiration des troupes françaises en descendant en 13 jours 13 «drachen» allemands.»

Coppens fut mentionné plus de trente fois dans les bulletins des armées françaises, anglaises et belges. Il remporta trente-cinq succès.

Les différents communiqués l'appellent: «Un excellent aviateur», remarquable par son sang-froid et ses qualités professionnelles. Habile et zélé. D'abord aviateur de rang, pilote de poursuite de la toute première espèce. D'une résistance et d'un héroïsme extraordinaires, etc.».

Quand on fit de pareils exploits, quand on n'a pas vu le jeune officier, alors les pensées se transportent involontairement, malgré les temps modernes, vers le pays des jeunes Juifs, qui remplissent l'air de leurs cris de guerre et obscurcissent les horizons lointains par des nuages de fumée s'élevant des mondes incendiés.»

ANDRÉ DE MEULEMEESTER L'Aigle de la Flandre



André De Meulemeester.

Il fut aussi appelé «Mystère» — Le Secret —. Il était encore enfant quand il s'engagea au corps d'aviation. Il est né à Bruges et a veillé soigneusement sur sa ville. En 1915, dans un accident à Etampes, il se cassa plusieurs côtes, mais sa constitution robuste et son sang pur ne rendirent pas la guérison difficile.

Pleinement dressé, il fut envoyé au front. À cette époque, il y avait deux escadrilles de chasse, le n. 5 et le n. 9. Toutes deux avaient proposé de l'incorporer. André était connu comme bon pianiste, il égayerait les heures d'oisiveté par temps de tempête et les moments d'inactivité le long de la mer du Nord.

J'étais à la 9^e escadrille. Notre commandant Demanet m'accorda de convaincre De Meulemeester de se joindre à nous. Une auto me conduisit à Calais où je priai le commandant Nélis de vouloir désigner De Meulemeester pour notre escadrille; il y consentit volontiers.

Il fit à peine partie des nôtres qu'il donna des signes de la plus grande activité. J'étais désigné à mettre mon expérience à sa disposition et j'étais très heureux de pouvoir lui rendre service.

De Meulemeester était petit de taille et jamais on n'eut pu deviner qu'un si grand héros se cachait en un si petit homme. Il était la modestie en personne, toujours joyeux et de bonne humeur. Le proverbe flamand dit: «Les eaux dormantes ont des fonds profonds.» Il est à appliquer spécialement à lui.

De Meulemeester remporta 11 victoires: 10 sur des avions et 1

sur ballon captif. L'étendue restreinte de notre terrain de chasse était la seule cause de ce qu'il ne fut pas chargé de gloire.

Il remporta sa première victoire sur un Allemand en 1917 qu'il abattit fort glorieusement dans la région inondée de l'Yser. Encouragé par là, il gagna bientôt sa deuxième victoire. Un balles le blessa à l'épaule, une deuxième lui déchira la joue. Un mois d'hôpital, un petit congé de maladie et De Meulemeester était de nouveau au poste, multipliant ses victoires.

Le rêve de tous les jeunes aviateurs était de faire partie de sa patrouille. De plus anciens aimaient aussi à voler en sa compagnie parce qu'ils savaient qu'il n'abandonnait jamais personne.

Moi-même je lui dois beaucoup parce qu'il m'aïda un jour à me tirer d'une situation critique.

En mars 1917, nous partîmes ensemble pour faire une reconnaissance. Nous étions convenus de prendre les hauteurs au-dessus de la mer, de suivre alors la côte jusqu'à Ostende, de survoler Bruges, et puis de revenir à notre base. Quelque chose clocha au moteur de De Meulemeester et il retourna à la plaine.

Au-dessus du bois de Wijnendael, j'aperçus au-dessus de moi trois avions qui allaient m'attaquer.

Je montai pour m'élever au-dessus d'eux mais en vain. Ils commencèrent par me canarder; en moins de temps que je pourrais le dire. Je manœuvrais tellement bien, je virais et tournais et j'étais sur le point d'en avoir un sous moi quand je fus assailli par un quatrième que je n'avais pas vu. Heureusement, je ne fus moi-même que blessé légèrement au front par un éclat, mais mon appareil n'en avait qu'un aspect plus misérable. Je me laissai tomber en tournoyant vers le sol, suivi par les quatre appareils, armés chacun de deux mitrailleuses.

C'était un bien mauvais moment. Ma machine tournait comme une toupie. Je ne savais pas où j'étais, où je restais. La pression de l'air me pressait le sang par le nez et par les oreilles. Dès que je voulus redresser mon avion, les mitrailleuses commençaient à crépiter et je fus obligé de descendre, de dégringoler.

Je tombais ainsi plus de deux mille mètres. J'étais sur le point de succomber, je lâchai le gouvernail et à la grâce

de Dieu.

Pendant quelques instants, je ne pus me rendre compte de ce qui arrivait, mais je remarquais en fin de compte que le tir avait cessé. Je parvins de nouveau à maîtriser mon appareil, poussai la tête au dehors, de sorte que l'air frais m'enfla les poumons et je pus respirer.

Je me trouvai au-dessus de Dixmude, à 1.500 m. J'étais donc près de nos lignes et pus indemne atterrir dans les fils de fer barbelés. Les soldats me racontèrent que deux avions belges étaient venus à mon secours et avaient obligé les Allemands à me lâcher. Plus tard dans la journée, j'appris que c'étaient Jean Olieslagers et De Meulemeester. Ce dernier était revenu après la réparation, avait vu le danger dans lequel je me trouvais et était arrivé immédiatement au secours avec Jean.

Ce sont de ces petits services qu'on ne sait jamais oublier. Et combien de fois De Meulemeester n'a-t-il pas rendu le même service à d'autres, ce qui ne l'empêcha pas d'être toujours la modestie en personne.

★ ★ ★

En lisant le récit poignant de la vie héroïque de Guynemer, le lecteur a pu se convaincre que les aviateurs n'avaient pas la vie facile en temps de guerre. Bien souvent, ce sont eux qui ont connu les plus fortes émotions et qui ont couru les plus grands dangers.



La dernière photographie qui ait été prise du Capitaine-Aviateur Guynemer, disparu le 11 septembre 1917 dans les Flandres.

Nombreux furent ceux qui ont payé de leur vie leur audace et leur bravoure. Aussi fallait-il à l'aviateur, non seulement une connaissance technique approfondie, mais aussi un sang-froid éprouvé et une volonté de

fer.

À côté de Guynemer, nous pourrions citer toute une liste de chevaliers de l'air. Bornons-nous à ces quelques pages du journal de l'aviateur Nadaud (1), que nous nous permettons de transcrire ici :

Midi. À cette heure, à Paris, on se met à table; nous, nous en sortons.

Les uns jouent aux cartes, aux dames, aux dominos; d'autres font leur correspondance; ceux-ci commentent à haute voix les journaux du matin, et celui-là suit son rêve dans la fumée de sa cigarette...

«Aux ordres... chez le commandant!»

— ... Nous y sommes.

«Messieurs... j'appelle votre attention sur le bombardement que vous allez faire aujourd'hui. Bien que l'objectif ne soit pas très éloigné de nos lignes, si vous réussissez, vous obtiendrez un résultat dont les conséquences pourront être d'une réelle importance... Voyez... ici... le chemin de fer... cette ligne a été doublée par les Allemands... cette gare... là... son trafic était faible en temps de paix... mais ils en ont fait la gare régulatrice du ravitaillement de toute une armée... Donc, frappez juste... et fort... Néanmoins, vous n'oublierez pas que vous êtes en territoire envahi, en terre française... respectez ce qui n'a pas un caractère nettement militaire... Ce n'est pas tout... à environ 5 kilomètres... il y a le petit village de J... là... au creux de cette vallée... Vous me suivez?... Il y a là un dépôt d'explosifs, près de la mairie... à gauche de la grande place. Il ne faut pas l'épargner. Par suite, pendant le bombardement de la gare, l'un de vous se détachera du groupe et ira jeter des bombes incendiaires sur ce dépôt... un seul avion suffira... Le vôtre, ajoute-t-il, en se tournant vers moi.

— Bien, mon commandant.

— Son moteur est neuf, n'est-ce pas? Sa vitesse est donc supérieure à celle des autres...

— De 8 kilomètres à l'heure environ...

— Vous partirez en tête... L'avance et votre supériorité de vitesse vous permettront ce léger supplément à votre itinéraire, tout en vous laissant

(1) Marcel Nadaud. En plein vol. Edition Hachette, Paris.



Bombardement aérien. Avion Bréguet lançant ses bombes de 90.

la possibilité de rallier le groupe... Vous m'avez compris?

— Oui, mon commandant...

— Départ dans un quart d'heure... À propos, votre bombardier V... est encore souffrant, je crois! Il ne pourra monter aujourd'hui. Qui avez-vous pour le remplacer?

— Mon premier mécanicien.

— Bien... Bonne réussite, messieurs... Soyez prudents... et surtout ne vous éparpillez pas... restez groupés...

Nous nous dirigeons vers nos appareils, et ce sont les habituels préparatifs.

Ça me fait un drôle d'effet de partir en expédition, sans V... Atteint d'une forte grippe, il garda la chambre et je n'aurai pas, cette fois, le précieux réconfort de sa présence.

Installé dans la « carlingue », je suis en train de boucler ma ceinture, quand j'entends sa voix dont le son m'est familier:

« Alors!... Tu me lâches?... On va sur les Boches sans moi?

— Tu es malade, mon pauvre vieux... Je t'ai fait remplacer...

— Ça, jamais!... j'ai eu vent du bombardement, et me voila... tout habillé... prêt à partir...

— Ce n'est pas raisonnable!

— Ne m'as-tu pas juré qu'on se ferait casser la gu... ensemble?

Devant cet argument péremptoire, je m'incline.

Il grimpe à bord, vérifie les armes, s'installe... Le moteur ronfle...

« Où va-t-on?

— Là... Sur J... mission spéciale... dépôt d'explosifs... près de la mairie... à gauche de la grande place... Tu vois... sur J...

— Sur J...! s'écrie-t-il avec une expression spontanée d'angoisse.

— Oui.. Ça t'étonne?

— Sur J...! Tu en es sûr?

— Naturellement... Et après?... Sur J..., X..., ou Z... qu'est-ce que ça fiche? »

Je trouve V... singulièrement nerveux... Signal du départ... roulage... décollage...

... La montée habituelle, pour prendre la hauteur avant la traversée des lignes. Pas gaie aujourd'hui, cette montée!... D'ordinaire, mon bombardier se remue, s'agite, chante, me pince, et le temps passe plus vite!...

« Qu'as-tu, mon vieux!...

— Rien.

— Chante!... Mais chante donc!... Qu'on rigole un peu!... Mais qu'as-tu?... »

Sa figure se détache extrêmement pâle dans l'ovale du passe-montagne.

« C'est la grippe!...

— Tu as eu tort de venir... »

... Nous sommes sur les lignes... La danse commence... éclatements... cra-pouillages... les lignes sont traversées...

« Attention aux aviatiks... Ce coin-là en est infesté!... »

V..., l'esprit ailleurs, me répond d'un imperceptible signe de tête... Décidément, j'ai au tort de l'emmenner avec moi; il ne va pas bien du tout!...

« Bois un coup... »

Je lui tends le flacon de cordial des grandes occasions. Il le repousse brusquement.

... Le temps passe... Nos camarades que, suivant les indications reçues, j'ai précédés de quelques kilomètres, arrivent sur la gare régulatrice... Tout va bien; j'entame un large virage et, comme convenu, je mets droit le cap sur J...

« Prépare-toi... »

Je lui désigne le village, tache claire sur le gris noir des bois environnants...

« Tes percuteurs sont mis?

— Oui,.. »

Un effort violent crispe sa figure...

« Je tournerai une fois autour pour bien repérer, puis à mon signal, tu lâcheras le paquet!... Tu n'es pas en état de faire une bonne visée... je la ferai moi-même!...

— Oui... » murmure-t-il dans un souffle...

Voici l'objectif... une bourgade lorraine, avec ses maisons basses, agencées au pied de son clocher. Malgré la canonnade intense que nous subissons, je suis en bonne position... Je lève la main... J'attends quelques secondes. Je n'entends pas jouer le déclic des lance-bombes.

— Qu'est-ce que tu attends?... Vasy! Mais vasy donc!...

— Je ne peux pas?

— Quoi?... »

V..., les mains crispées aux leviers, me fixe avec des yeux hagards, des yeux de bête traquée...

« Je ne peux pas! bégaie-t-il. »

Cette extraordinaire manifestation doit être due à son état fiévreux.

— Veux-tu... oui ou non?

Et je vire à nouveau pour repasser sur l'objectif.

« Allez! C'est le moment... »

Il ne bouge pas...

« Je ne peux pas... je ne peux pas... non!... pas moi!... pas moi!... »

Je me retourne avec rage et, lâchant manche et manettes, j'empoigne les leviers des lance-bombes; je les fais jouer, mais trop tard, car le but est manqué.

Enfin ça y est! Ouf!... Il est temps, car l'appareil, privé de direction, commençait une cabriolet heureusement arrêtée.

Nous rentrons silencieux. À peine atterris, je saute hors de la « carlingue » et me dirige vers la popote, pour me dépouiller de mes vêtements chauds, lorsque V... qui m'a suivi me dit:

« Excuse-moi, mon vieux... »

— Ah! je t'en prie! Va te coucher, soigne-toi... Nous nous expliquerons plus tard...

— Tu ne peux pas comprendre!

— Laisse-moi tranquille!... Pas un mot!... Grâce à toi, nous passons pour des maladroits!... C'est idiot!...

— Ecoute-moi!

— Non... non... et non... J'aurais

mieux fait de ne pas t'emmener avec moi!...»

Exaspéré, avec la rancune de notre échec, je lui jette :

« Si une autre fois tu as encore peur... il faudra faire ton deuil de l'aviation!... »

— Avoir peur!... Tu dis que j'ai eu peur!... »

Il a bondi sous l'outrage, et se rapprochant de moi :

« Sais-tu qui est dans ce village!... Dis, le sais-tu? Eh bien!... Il y a maman... Tu entends, ma mère! Est-ce que je pouvais tuer ma mère ... »

— Ta mère!

— Oui... maman... »

Et brusquement, je me ressouvins. La mère de V... était allée se reposer en juillet 1914 dans ce village lorrain, où elle avait des parents. Surprise par l'invasion, elle n'avait pu revenir, et l'horrible fatalité de la guerre voulait que son fils fût envoyé pour une œuvre meurtrière, au cours de laquelle elle pouvait succomber, frappée par lui!...

... Je ressens la torture de mon camarade; oh! les tragiques minutes vécues avec moi, son pilote, qui, ne comprenant rien, le brusquait, pour arriver à lui forcer la main.

... Je vois cette mère française, prisonnière des Allemands, apercevant brusquement par une après-midi claire les cocardes d'un avion tricolore se détacher en plein ciel, comme le drapeau de la patrie: je la vois frémir d'orgueil maternel à l'idée que c'est son fils — l'instinct lui dit que c'est son fils — l'instinct lui dit que c'est son petit — qui, narguant les canons boches, vient la saluer. Je vois dans ses yeux, ses pauvres yeux brûlés par les larmes amères de l'exil, monter les larmes douces de la joie et de la fierté!... Qu'importent les horreurs de l'invasion, les misères de l'occupation, l'angoisse du lendemain!... Qu'importe tout cela!... puisque son fils... son fils glorieux lui apparaît dans le couchant rouge et or comme le symbole vivant des revanches prochaines!... Puis... tout à coup l'explosion!...

Et je vois cette mère... cette femme qui ne comprend plus, et qui, folle maintenant, regarde s'écrouler son beau rêve dans le tumulte d'un bombardement!...

... Je suis entré ce soir dans la cham-

bre de V... Tout habillé sur son étroit lit de camp, il dormait, le corps secoué de mouvements nerveux; une plainte sourde s'exhalait de ses lèvres séchées par la fièvre, et comme je m'approchai de lui, je l'entendis murmurer, doux et sauvage :

« Maman!... Il a tué maman! »

★ ★ ★

Depuis plusieurs jours, de G..., notre grand chef « popotier », le gérant magistral de cette chose infiniment délicate et complexe qu'est une popote, ne s'appartient plus; de fréquentes conférences avec le cuisinier le retiennent. Crayon et bloc-notes en mains, il aligne des chiffres, hoche la tête, et un pli soucieux barre son front; puis il commande un tracteur et se rue à une allure vertigineuse vers une direction inconnue...

De grands événements se préparent. V..., le sympathique V..., mon observateur fidèle, reçoit tout à l'heure la Croix de Guerre avec palme et ce soir, dans l'intimité, « entre nous », nous nous proposons de fêter dignement le nouveau décoré.

C'est pourquoi de G..., grand organisateur de ces réjouissances, mène une existence si agitée. Il veut que ce soit très bien..., que rien ne cloche, et les moyens dont il dispose sont restreints...

... Quatre heures de l'après-midi... Sur le terrain, d'un côté les mécaniciens en « bleus » de travail, de l'autre le personnel navigant... Un peu en avant, V.... seul.

Le capitaine arrive; un « Garde à vous! » discret; nous rectifions à peine la position... On est en famille!... et la voix douce de notre chef s'élève :

« Mes chers amis, je vous ai réunis pour vous faire part d'une bonne nouvelle... Voici la dépêche qu'on m'a transmise du Grand Quartier Général :

« Citation à l'ordre du jour des armées. V... (Jean), observateur bombardier à l'escadrille n°... Depuis la formation des groupes de bombardements, n'a cessé de se signaler par son courage et son mépris le plus absolu du danger. A pris part à tous les grands raids. Le 20 décembre, quoique malade à la chambre, a tenu à accompagner son pilote dans une mission spéciale, faisant ainsi preuve de la plus grande abnégation et du plus patriotique dévouement. »

« V..., au nom du Président de la République, et en vertu des pouvoirs qui nous sont conférés, nous vous décorons de la Croix de Guerre. »

Cette cérémonie, sans drapeau, sans musique, sans défilé, est infiniment poignante dans sa simplicité.

Après avoir agrafé sur sa poitrine la croix de bronze, le capitaine met sur ses joues deux bons gros baisers sonores; pour la première fois, V... est ému; au léger tremblement de ses lèvres, à la crispation involontaire de ses mains, on sent que cet éternel gouailleur au sourire ironique, qui se plaît à afficher un scepticisme de bon ton, est touché profondément.

Je me remémore le courage tranquille dont ce délicieux garçon a fait preuve en maintes circonstances; je le revois sifflotant son « Ragtime » favori dans le « crapouillage » des obus, me réconfortant d'une bourrade amicale après un « coup dur », conjurant le mauvais sort par un coq-à-l'âne, et saluant les balles d'une galipette!...

Et le capitaine ajoute :

« Cette distinction m'est particulièrement chère; avec la citation de V..., tout le personnel navigant de l'escadrille se trouve maintenant décoré; la gloire qui en rejaillit sur moi, c'est vous qui me l'avez gagnée, et vous resterez toujours la plus belle escadrille que j'aie eu l'honneur de commander. »

Après quoi, V... passe de mains en mains et finalement nous le portons en triomphe.

... La salle à manger est somptueusement décorée; dans les angles, des branches liées par des rubans tricolores... Sur la table — un drap de paysans, raide, au grain dur — des fleurs de Nice... des fleurs frileuses (c'est l'une des surprises de G...) jaillissent des vases primitifs que sont des douilles de 75.

Nous sommes réunis; au centre, le capitaine en tenue de gala, avec sa brochette de décorations; en face de lui, V..., le héros de la soirée, inaugure — noblesse oblige — un uniforme « gris souris », qui laisse loin derrière lui les kakis des Tommies « high life »!

Pêle-mêle, au gré des sympathies, les « anciens », les survivants de treize mois de bombardements et de grands raids; le lieutenant de M..., un des jolis noms de la vieille France, dont

l'avion porte les couleurs de son écurie de courses; le lieutenant H..., son père est le banquier aux faillites légendaires; la Légion d'honneur du fils rachète un peu les... erreurs du papa; P..., immense, jovial et bon garçon, le revuiste aux revues centenaires; T..., médaillé du Salon, l'un des espoirs de la jeune peinture, qui traça les différentes phases de la vie de l'escadrille en fresques lumineuses qui ornent notre home; de G..., déjà présenté, ingénieur, directeur d'une importante verrerie; puis, les nouveaux, les jeunes pilotes ou observateurs, qui sont venus de l'arrière combler les vides, remplacer de Losques, descendu par un aviatik; Niox, prisonnier en revenant de Trèves; Jacquillard, Levillain, Guilleaux, victimes d'accidents mortels au cours de vols d'essai; le capitaine Féquant, dont on connaît la mort glorieuse..., d'autres encore!... Ils sont venus à nous, modestes et confiants, les gosses, les «bleuets» de l'aviation, mais tous cités, ce sont des vieux maintenant; ils fument la pipe anglaise bourrée de tabac jaune, et leurs «leggings» sont culottés!...

Et l'on cause, on plaisante, on blague, raillant gentiment les travers de chacun...

«Dis donc, P... Après la guerre, tu nous inviteras à ta première revue?»

— Ma première revue sera une opérette... son titre est secret... «La Fille de l'Air»... Très aviation!... Qu'en pensez-vous?...

— Mes enfants, insinue de M..., je vais vous donner un bon tuyau... Quand vous fréquenterez à nouveau le turf, vous pourrez jouer les yeux fermés les produits de Mandoline III et de Rataplan!

— Tu fais de la réclame pour ta casaque!...

On commente le dernier dessin de Forain, la férocité du «Tigre», la baisse du mark, les scènes de la «dernière» de Rip; jamais, sous peine d'amende, on ne fait allusion au «métier».

Le capitaine, ancien officier de spahis, nous conte des histoires d'Afrique, chaudes, colorées et tendres; nous revivons les pages de Loti et de Myriam Harry embaumées de mimosa...

Dans le feu des conversations, sous l'impression résolument optimiste que crée une table abondamment servie, nous oublions la guerre au front... Les

dangers courus, le grand X de l'avenir...

... La sonnerie du téléphone dans le bureau contigu rompt brusquement le charme; silence... anxiété... le secrétaire entre, affairé:

«On entend un bruit de moteurs du côté de la forêt de Champenoux...»

Le capitaine donne quelques ordres.

«Sans doute une erreur des postes de signalisation... avec la brume qui règne... les Boches doivent rester «pénards»!...»

... La sonnerie retentit à nouveau; le capitaine se précipite, nous le suivons...

«Allô!... Oui... capitaine commandant l'escadrille de garde... Ah!... Bien... merci...»

Il raccroche froidement le récepteur et nous entraîne vers notre salle de réunion.

«Messieurs, un zeppelin est signalé se dirigeant de Moncel sur Nancy... Les Boches sont vraiment des trouble-fête... Nous allons leur faire payer chèrement le désagrément qu'ils nous causent, et levant une coupe:

«À votre santé, messieurs!... et à nos succès!... Je bois aux Médailles militaires que vous allez essayer de gagner cette nuit...»

Le Champagne pétille, les verres tintent...

Dehors, il fait doux... presque lourd; à 1.000 mètres, la brume cache la moindre étoile...

Des phares sont allumés... des feux courent sur le champ... des ombres s'agitent. V... et moi, nous grimpons hâtivement dans la «carlingue».

«Tu y es? crie mon premier mécano.

— Quand tu voudras!»

Un tour de manivelle... le moteur crache... s'essouffle... renifle... puis s'établit à un régime régulier...

Nous l'écoutons anxieusement; je suis ses pulsations au compte-tours éclairé par une petite ampoule électrique.

Le moteur!... C'est lui qui décidera de notre sort cette nuit; même le jour, la panne de moteur entraînant un atterrissage en campagne est toujours une chose délicate; de nuit, c'est la

mort.

«Il tourne «rond»...»

... Le capitaine, en tenue de vol, s'approche.

«Vous connaissez la direction du zeppelin? Je ne puis vous en dire davantage... Liberté de manœuvre... Ne le poursuivez pas en territoire ennemi... Soyez prudents... Bonne chance!...»

Nous le saluons... Je pense à l'«Ave Cesar»... Cette chevauchée nocturne, le contraste du «tout à l'heure» et de «l'à-présent» ne manquent pas d'une certaine grandeur tragique, et la fusée de départ qui projette vers le ciel sa brillante étoile nous fait penser à la nôtre, à la bonne étoile qui nous protégera!...

«Enlève les cales!...»

... Plein moteur... Nous roulons sur la piste éclairée... On décolle...

«Drôle de fête!...

— Plutôt!... Charmante soirée!...»

Au-dessus de Nancy, une grande cuvette, notre l'ennemi signalé, les précautions ont été prises; les projecteurs balaient le ciel, s'évertuant à trouer le plafond de nuages qui le bouche.

... Nous montons rapidement suivant la direction indiquée... Onze cents mètres... Le zeppelin n'a pas été repéré, car les projecteurs tournent inlassablement sans se fixer sur aucun point. Je regarde une dernière fois les feux de position du terrain d'atterrissage. J'aperçois les avions de nos camarades qui prennent leur hauteur.

«On y va?»

— En douce! Ah les cochons qui nous ont fait avaler du Champagne comme du «pinard!».

... Nous pénétrons dans le royaume des ombres... Tension de tous les nerfs poussée à l'extrême... Les yeux scrutent en vain la brume, cherchant la lueur, l'indice qui décèlera le pirate; les oreilles recueillent, angoissées, le son du moteur, battements du cœur de notre oiseau...

Nous montons... Rien!... L'humidité nous pénètre... Le froid nous gagne... Le vent, assez rapide jusqu'à 1.000 mètres, est insignifiant plus haut, ce qui explique la tentative de nos ennemis.

«Écoute!... Il y a quelque chose...

— Non... Rien...

— Réduis les gaz pour mieux entendre... »

Je ramène la manette en arrière avec quelque appréhension... Si le moteur allait ne pas « reprendre », nous « plaquer ».

900... 800 tours... En effet, V... a raison. Un bruit de moteur s'entend très nettement, couvrant presque le ralenti du nôtre !

Nous sommes près de « lui », il n'y a aucun doute ; V..., fièvreusement, prépare sa mitrailleuse et ses fléchettes incendiaires.... Rien... toujours le noir... Cette chasse à l'aveuglette est extrêmement prenante... Je louvoie, cherchant la direction où le vrombissement s'amplifiera... Nous sentons l'ennemi proche... Nous voudrions nous colleter avec le monstre dans une lutte implacable, et nous ne pouvons que tourner inlassablement dans la nuit muette, tendus désespérément vers un but qui se dérobe...

... Le bruit faiblit, s'éteint ; le zeppelin a dû monter ou descendre brusquement de plusieurs centaines de mètres.

« Grimpons !... »

... Le froid... l'horrible froid nous griffe, nous mord, nous tenaille...

« T'as de la veine d'être rasé ! j'ai des glaçons plein ma moustache ! »

... Nos yeux pleurent...

« Dix-huit au-dessous, annonce V... flegmatique, après avoir consulté le thermomètre...

— Ah ! la Riviera !... »

... Nous sortons des nuages... Toutes les étoiles scintillent dans l'air pur des hautes sphères ; le monstre est toujours invisible... Les heures passent, dans une ronde décevante ; chaque minute, le froid nous saisit davantage, nous imprègne un peu plus ; les mains et les pieds, démesurément lourds, douloureux à remuer, obéissent mal aux sollicitations.

« Plus qu'une heure d'essence ? »

— Il faut rentrer...

— Il nous échappe !

— Les copains auront été plus heureux.

— On n'est pas veinards !...

— Oui... Quelle « poisse » !... »

La couche de nuages est retraversée... Plus de projecteurs, mais les feux de position sont visibles... Une rapide

spirale nous mène au-dessus... et nous atterrissons sans difficulté...

« Enfin !... C'est vous !... Seul le capitaine n'est pas encore rentré... »

— Le zeppelin ?

— P... seulement l'a aperçu quelques minutes... de loin... Il regagnait la frontière... le brouillard, de plus en plus épais, l'effrayait sans doute ! »

Le capitaine ne rentre toujours pas !... Il est parti le second, avec le caporal R... comme observateur.

Des groupes se forment... on parle bas...

« Il avait cinq heures d'essence... Voilà bientôt six heures qu'il a décollé », annonce le sergent mécanicien.

D'affreux pressentiments nous assaillent... Seigneur ! Seigneur !... Si Votre volonté s'est accomplie, soyez clément à leurs âmes légères ; après avoir essayé tant de fois d'escalader le Ciel, ils sont enfin montés jusqu'à vous !... Le lieutenant de M... qui, au téléphone, attend des nouvelles, arrive...

« Notre capitaine n'est plus... Ils sont morts tous deux... Ils ont capoté à l'atterrissage sur la forêt de Haye. »

Pas un mot... Nous nous regardons et les yeux interrogent : « À qui le tour ? ». Après des débuts heureux, notre escadrille a été durement éprouvée ; la liste des disparus s'allonge et de nouveaux feuillets viennent grossir notre livre d'or dont de Losques peignit la couverture et écrivit de son sang la première page ! À qui le tour maintenant ? Quel est celui dont les heures sont désormais comptées ? Quel est le nom qui va s'ajouter à ceux composant l'humble légion anonyme des aiglons aux ailes mortes !... À qui le tour de faire pleurer des yeux aimés et d'arracher des larmes, même à ceux de ses ennemis !... À qui le tour ?

... Nous sautons dans les autos qui nous emportent vers la petite église où les corps de nos camarades reposent dans les plis d'un drapeau...

... Le soleil se lève, rose et blond... très pur, très calme... heureux de vivre... comme un enfant !

★ ★ ★

V... exulte ; ses vœux sont comblés. À force de prier, de supplier, d'intriguer, il a réussi ; il est élève pilote. Il

n'ira même pas dans une école ; il passera son brevet sur le front et j'ai été désigné pour lui donner des leçons de pilotage.

Ses progrès sont très rapides ; depuis bientôt un an, il monte comme passager ; c'est un habitué de l'air, il a acquis la connaissance du nouvel élément. C'est presque un pilote ; il ne lui reste plus qu'à apprendre la partie matérielle de la conduite de l'appareil. Il a fait du « rouleur », puis des lignes droites, enfin des cercles, des huit, ou « double commande », sans rien casser.

Toute l'escadrille suit avec un intérêt croissant les débuts de notre camarade ; j'éprouve une réelle fierté de mon sujet, de mon « poulain », et l'on ne ménage les compliments ni à l'élève ni au maître.

Au commencement de l'apprentissage, j'ai eu quelques appréhensions ; sa nervosité habituelle, son étourderie légendaire m'effrayaient un peu ; je fus vite rassuré ; dès qu'il était bouclé sur son siège, c'était un autre homme, tout de flegme et de sang-froid.

Aussi, ce soir, il va profiter de la tombée du vent pour passer une partie de son brevet, épreuve de hauteur et descente en plané.

Notre popote est en fête ; le personnel navigant est là au grand complet.

« C'est une vraie première !... »

— Aussi, vous me ferez le grand plaisir de nous donner une répétition générale, indique le capitaine. Il est convenu qu'avant l'épreuve je ferai un tour avec V... afin de m'assurer une dernière fois s'il a l'appareil bien en mains. »

... Nous nous préparons au départ.

« Si tu savais comme je suis content, mon vieux !... Non... tu ne peux pas te faire idée !... »

— As-tu prévenu ta fiancée ? »

Car V... est fiancé depuis quelques jours à une petite Parisienne intrépide qui n'a pas craint de venir au front, attendre, en compagnie d'une vieille parente indulgente, l'heure de son bonheur.

« J'ai fait mieux que ça... Elle est depuis ce matin à la « Gueule du Loup », l'auberge qui est au bout du champ ; des fenêtres du premier étage, elle verra très bien mon vol.

— Pas d'excentricités !...

— Je lui ai promis d'être sage ; elle a brodé elle-même mes insignes de pilote, aussi se fait-elle une joie de les coudre au col de ma vareuse. »

L'hélice tourne.

« Quand tu voudras !

— Hop ! »

... Départ... Assis derrière lui, je suis ses mouvements ; je les épiluche un à un, avec une attention soutenue. Pas une faute : décidément le « manche » et lui sont de grands copains.

« Regarde ! »

Nous passons à cent mètres au-dessus de la « Gueule du Loup » et nous voyons à une fenêtre un mouchoir qu'on agite.

« Ça va ?

— Ça colle !... Ça « gaze »...

— Tu te sens bien ?

— Epatamment...

— Alors rentrons... Si tu le veux... tu pourras repartir seul... »

... Atterrissage... Sur mes indications, les mécaniciens revoient toutes les commandes... Derniers conseils.

« Ne t'emballe pas... »

— Ne coupe pas brusquement l'allumage... Réduis le gaz progressivement et pique doucement !.. Aie toujours soin de piquer en virant...

— Ne t'amuse pas à des virages trop serrés.

— Ne nous fiche pas la frousse !

— Songe que tu as du public...

— Comme les grandes vedettes, tu fais recette... »

... Il ne paraît pas nous entendre ; ses yeux brillent d'un éclat singulier ; il est grave, recueilli ; par le monde, il va se passer une bien petite chose, mais immense pour lui. Il va communier avec le ciel ; l'angoisse de ce mystère est telle qu'il en est transfiguré, et comme un jeune Dieu il va s'élancer vers la nue.

... Poignées de mains...

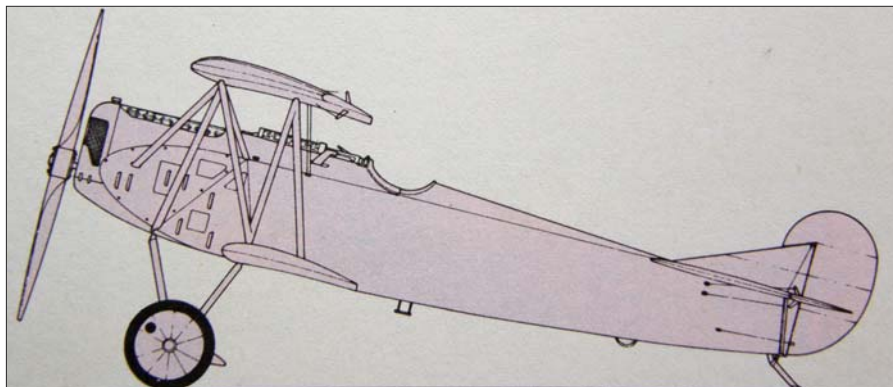
« Es-tu bien sûr de toi ?... Veux-tu attendre ?

— Pas de regrets ?...

— Des regrets ?... Ah ! mon vieux, me jette-t-il avec un accent de triomphe... des regrets ?... Mais c'est le plus beau jour de ma vie...

— Ne monte pas trop haut... Juste ce qu'il faut pour le brevet.

— Bah !... On n'en est pas à cent mètres près ? Et avec une belle insouciance : — Où ne monterais-je pas ?... D'ailleurs avec notre fétiche !... » et il me désigne la poupée alsacienne qui nous a si souvent protégés en dépit de toutes les embûches de l'air et de ses complices : le Fokker et le canon...



Avion de chasse allemand biplan Fokker DVII.

... Il est parti après un décollage dans les règles...

« Votre élève vous fait honneur... Sa ligne de vol est irréprochable », constate le capitaine, qui le suit à la jumelle.

J'ai le cœur serré ; je ne puis m'empêcher de me défendre d'un affreux pressentiment. Je pense à sa fiancée qui, là-bas à sa fenêtre, doit éprouver des sensations semblables aux miennes, en priant Dieu d'être bon, d'être clément.

On a beau reprendre le refrain facile et consolant : « C'est la guerre !... C'est la guerre ! ». Si les destinées d'une vie humaine sont un infiniment petit par rapport à celles de la nation, elles ont gardé toute leur valeur pour ceux dont elle assure indifféremment le bonheur ou le malheur, mais du moins la raison de vivre, car seule la vie peut créer de la vie.

« Il coupe l'allumage !... »

— Il a certainement dépassé la hauteur du brevet... »

... Maintenant, il descend moteur arrêté en spirales très régulières...

« Mes enfants, c'est un « as » qui vient de se révéler... Dans trois mois, il nous fera la pige à tous !

— Qu'est-ce qu'il fait donc ?

— Il a dû allonger un peu trop sa dernière spirale, à moins que le vent ne l'ait déporté.

— Il va être juste pour se poser...

— Il s'en aperçoit, car il remet les gaz... »

... En effet, le moteur reprend ; nous respirons quand brusquement, alors qu'à deux cents mètres il s'apprête à piquer pour atterrir, une gerbe de flamme jaillit de l'appareil, tandis qu'une traînée noire le suit.

« Le feu !... Le feu !... »

Nous sommes fous ; les uns se bouchent les yeux pour ne pas voir, d'autres s'arrachent les cheveux, d'autres encore lèvent leurs poings serrés vers le ciel.

« Le feu !... Le feu !!! »

L'appareil, comme une torche, s'effondre ; on sent néanmoins que son pilote maîtrise la chute. Il n'est plus qu'à vingt mètres, quand une boule s'en détache, tournoie deux fois et vient s'aplatir en même temps et à quelques mètres des débris carbonisés du biplan...

La première stupeur passée, nous nous précipitons vers le corps de notre ami.

Les yeux sont grands ouverts ; il n'est même pas évanoui.

« Ne me touchez pas !... ne me touchez pas !... vous me feriez trop de mal !... »

Les infirmiers accourent avec les brancards.

« Non... non... laissez-moi... je vous en prie... laissez-moi... Mon vieux... mon vieux... veux-tu me tourner de ce côté-là ?... »

Mes yeux vont à la direction qu'il m'indique... j'ai compris ; il veut regarder une dernière fois l'endroit d'où sa fiancée l'avait vu monter vers le ciel, puis s'écrouler...

« La poupée !... Ma poupée ! murmure le mourant en désignant dans l'herbe, notre poupée fétiche brisée dans la chute, et je pense instinctivement à celle qui devait être sa femme,

à sa poupée de chair, brisée elle aussi!...

— Quelle guigne!... quelle poisse!... crois-tu mon pauvre gros... J'ai rien compris... Le feu!... je ne sais pas ce qui s'est passé... mais quand j'ai vu qu'il n'y avait plus rien à faire, je me suis vidé... je n'ai pas voulu crever grillé.»

... Nous sommes là, stupides, figés par la douleur, je tiens entre mes doigts une de ses mains si molle qu'elle doit être horriblement cassée. Nous réussissons à le transporter à l'infirmerie; au moment d'en franchir le seuil, il dit d'une voix très calme:

«Je n'en sortirai que les pieds devant...»

Puis avec un pauvre sourire:

«Tout de même pas rigolo de mourir à mon âge!...»

★ ★ ★

Six heures du matin:

Mademoiselle,

Je viens de fermer les yeux à votre fiancé, à mon ami, à mon camarade de guerre. Ainsi que je vous l'ai fait savoir dans le courant de la nuit, il n'y avait rien à tenter; sachez seulement que sa fin fut très douce, la morphine ayant engourdi ses souffrances.

Il s'est réveillé vers deux heures; le premier mot qu'il prononça fut votre nom, puis il se tourna vers moi et voici ses dernières paroles:

«Mon pauvre vieux... c'est fini... Si... si... je le sais... ce n'est pas le premier «gadin» que je ramasse... mais ce coup-ci... c'est le dernier... j'en ai pour une heure... deux peut-être... et puis après... en voiture!... pour... pour je ne sais pas... peut-être quelque chose d'épatant!... Après tout... on ne sait jamais!... Voici ce que j'attends de toi... de ton amitié... Après la guerre, tu essayeras de retrouver ma maman qui est là-bas, de l'autre côté des tranchées; tu lui remettras ma Médaille militaire et ma Croix de guerre avec le motif de mes citations... J'ai pu jadis lui causer bien de la peine... En les lisant, elle éprouvera beaucoup de joie... L'une effacera l'autre... Tu donneras à ma fiancée l'aigle d'or que le capitaine m'a remis à mon premier bombardement et que depuis je n'ai jamais quitté... Qu'elle le porte en souvenir de moi... Je la remercie d'avoir illuminé les derniers jours qu'il me restait à vivre... Surtout

qu'elle n'ait pas trop de chagrin... C'est la vie... vois-tu et c'est surtout la guerre...

«C'était mon tour de payer... j'ai payé... Maintenant adieu mon pauvre gros... Ça devait finir comme ça... Toi tu restes... Pleure pas, va?... À quoi bon les larmes?... Tu retrouveras un autre observateur... Faudra bien le choisir par exemple... un type «rigolo»... Quelle «bûche!» Quelle «bûche» j'ai prise! Je ne m'explique pas... Enfin!... Enfin!... Oh!... le feu!... feu!...»

Il parut réfléchir, puis ajouta:

«Tu partageras mon argent entre les mécaniciens!»

Le coma le reprit; le major ouvrit la porte; dans l'étroit couloir de l'infirmerie, les camarades d'escadrille, capitaine en tête, attendaient l'horrible dénouement. Sur un signe, ils entrèrent et, un genou en terre, se groupèrent au pied du petit lit de camp.

... Une heure passa... Tout à coup, il ouvrit les yeux, et ses prunelles dilatées se fixèrent sur les choses et sur les gens.

«Merci, fit-il... merci... mais fallait pas... fallait pas... vous déranger pour moi...»

L'aurore vint blanchir les carreaux de la fenêtre, une fusée de signalisation éclata dans le ciel.

«Un Boche!... s'écria-t-il en essayant de se redresser... Un Boche!... Allez-y!... Mais allez-y donc!!»

Alors il mourut...

Dans la matinée, avec notre infirmier, qui pleure comme une femme de tout son cœur compatissant, je l'ensevelirai; je croirai interpréter votre plus cher désir en mettant votre photographie sur sa poitrine.

J'ai tenu à vous donner tous ces détails cruels, car je suis certain que vous me les auriez demandés.

Je perds un frère d'armes glorieux, un compagnon que je ne pourrai jamais remplacer; votre devoir est la mienne, nous nous comprenons sans nous plaindre.

Votre dévoué.

P.S. — Le cortège passera au pont de Malzéville demain à dix heures.»

... Devant un avion, l'autel est dressé... Les territoriaux en armes montent la garde... Sur une prolonge

d'artillerie, le cercueil, sous un drapeau et sous des roses... Tous ceux que le service ne relie pas sont là, muets et pâles, la prière du prêtre s'élève très pure dans l'air calme... au loin, le canon tonne comme pour une salve d'honneur... «Requiescat in pace»...

Par les lacets de la route stratégique, nous descendons vers Nancy. Sur le pas des portes, les femmes se signent... aux grilles des jardins, les glycines secouent leurs grappes parfumées...

Au pont de Malzéville, limite du territoire militaire, des civils se joignent à nous. V... était très populaire à Nancy; peu le connaissaient personnellement, mais tous avaient entendu son nom mêlé à un acte de bravoure ou à une énorme gaminerie. Aux carrefours, les gens s'arrêtent:

«C'est un aviateur?...

— Oui... c'est V...

— Paraît qu'il est tombé devant sa fiancée...

— Sans doute cette jeune fille blonde en grand deuil.

— Quel chic enterrement!

— Jamais on a vu tant d'officiers!

— Y a même le Préfet.»

... Le cimetière du Sud... Le carré des aviateurs...

La fosse happe sa proie...

Les discours: d'abord le capitaine; la feuille tremble au bout de sa main gantée.

«Un enfant... la fatalité... nous ne l'oublierons jamais... exemple pour tous... en avant quand même!...»

Il va pleurer, alors il s'arrête; puis le Préfet prononce quelques paroles émuës.

Très bas, des avions passent; ce sont ceux de garde qui viennent saluer le camarade défunt. Dors, mon brave ami! Dors sous leurs ailes, ces ailes que tu as tant aimées, aimées jusqu'à la mort!...

... C'est fini.

★ ★ ★

Des plaintes tristes où pousse une herbe anémique, parsemées de petits bois de pins aux formes géométriques... la Champagne Pouilleuse.

Depuis deux jours, le vent souffle, irrégulier, et nos grands oiseaux se plaignent en tirant sur leurs amarres.

Impossible de sortir. Ce matin, un avion de chasse a tenté un vol pour

« tâter le plafond ». Au retour, le pilote avec un geste découragé s'est écrié :

« Rien à faire !... J'ai été retourné comme une crêpe plus de dix fois !... »

Cependant, le vent nous apporte la rumeur d'une canonnade ininterrompue. Nous savons que le généralissime a décidé une action énergique sur cette partie du front, afin de crever la ligne allemande.

Nous savons que, depuis deux jours, nos camarades des tranchées attendent la minute tragique, où ils jail- liron- t du parapet pour déferler vers les fortins boches.

Nous savons tout cela... et, sous la tente, honteux de notre inaction forcée, c'est distraitem- ent, par habitude, que nous continuons un interminable poker.

... Une moto stoppe... ; vivement, sans quitter sa selle, l'estafette lance :

« Les pilotes et bombardiers... chez le Commandant... »

Les cartes en l'air, nous bondissons jusqu'à la tente du commandant du groupe. Les pilotes et bombardiers des trois escadrilles sont réunis, et le capi- taine L... nous dit d'une voix qu'il voudrait très ferme, mais qui tremble :

« Mes amis... Dans une heure... vos camarades vont monter à l'assaut... Vous leur devez le réconfort moral de les accompagner dans cette attaque... Malgré la pluie... le vent..., nous allons essayer un départ... N'est-ce pas, mes amis ? »

Puis brusquement :

« Garde à vous !... »

Nous rectifions la position et, d'une voix hachée par l'émotion, le capi- taine nous donne lecture de l'ordre du jour du général en chef...

« Souvenez-vous de la bataille de la Marne... Vaincre ou mourir... Vive la France !... Vive la République !... »

... Les mécaniciens sont déjà affairés autour des « coucous ».

Le temps d'enfiler la combinaison fourrée, le passe-montagne, de coiffer le casque... mon bombardier et moi, nous sommes installés dans la « car- lingue ».

Un bref dialogue avec le premier mécanicien :

« Combien d'essence ? »

— Cent soixante litres.

— Huile ?

— Trente-cinq.

— Eau ?

— Le plein.

Avec le bombardier :

« Combien d'obus ? »

— Seize.

— Assure tes percuteurs... Prends deux rouleaux pour ta mitrailleuse... on ne sait jamais...

— Ça y est. »

Nous allons nous ranger en bataille, au bout du champ, face au vent.

Il y a là, en ligne, trente biplans aux cocardes tricolores.

Derrière, cinq monoplans de chasse pour nous soutenir pendant le bom- bardement et couvrir au besoin notre retraite.

Deux heures moins cinq...

« Fais tourner. »

Un tour de manivelle du deuxième mécanicien qui saute aussitôt hors de l'appareil. Le moteur crache au ralenti... L'hélice ronfle... Chacun bou- cle sa ceinture... assujettit ses lunettes...

Deux heures...

Un biplan court un instant, s'en- lève... c'est le chef de groupe qui part en tête ; nous devons le suivre dans l'ordre, de cinq en cinq secondes.

C'est notre tour... Je roule cent mè- tres... puis décolle... et le travail com- mence : bousculé, chahuté, balancé de remous en remous, presque retourné, les mains crispées au « manche », les yeux fixés au compte-tours et à l'alti- mètre.

Enfin ! cinq cents mètres... Je res- pire... Je ne redoute plus l'imbécile « plaquage ».

« Ça colle ! me crie V..., mon bom- bardier, qui, flegmatique, me passe une cigarette tout allumée à grands ren- forts d'allumettes-tisons. »

... Mille mètres... Nuages partout... Remous... glissades... montagnes russes... Ça secoue dur, mais on s'en tire !...

« Où sont les copains ? »

— Je ne vois rien... mais on doit se retrouver.

— Alors... plein Est... »

Je me règle soigneusement sur ma boussole et continue la montée. La pluie maintenant. J'arrache mes lu- nettes, car je n'y vois plus rien, et mon

camarade m'abrite la figure avec ses mains, car chaque goutte de pluie à la vitesse à laquelle nous marchons est une piqure douloureuse et gênante.

Deux mille mètres... Un froid de chien...

« Bois un coup, me dit V..., me pas- sant la fiole de cognac des grandes oc- casions... »

— Bois pour moi... je ne peux pas lâcher mon « manche »... Regarde l'huile..., les radiateurs...

— T'en fais pas !... Ça va ! »

Je monte en spirales pour gagner encore quatre cents mètres.

Trois heures... Je devrais être au rendez-vous..., mais où suis-je ? Au- dessous les nuages... une mer de nuages dont les teintes feraient pâmer un peintre... Ce n'est pas le moment... Je pique prudemment... Une déchirure dans le voile qui nous entoure... Un coin de terre...

« Sainte-Menehould, assure V..., puis me désignant des points noirs :

« Sept..., huit..., douze copains... »

Quelques virages... Nous nous groupons... Dix minutes passent... Nous sommes maintenant une ving- taine... Les manquants ont sans doute été obligés de revenir...

Une fusée lancée par le chef du groupe, et en avant !... vers les Boches !...

Les nuages sont un peu dispersés... La vision de la terre devient plus nette... Voici les premiers boyaux de communication, puis le fouillis inextricable des tranchées avec les éclairs, la fumée et la poussière des éclatements que l'on n'entend pas à cause du ronflement du moteur. Au- dessous se déchaîne la formidable ba- taille dont on ne distingue aucun détail et dont on ne perçoit aucun bruit.

Tout à coup, à 50 mètres en avant, un globe blanc... Broum... Un bruit sourd... La danse commence !...

Trente, quarante, cinquante coups... À droite, au-dessus, au-dessous..., au- tour des camarades.

« Et l'on dit qu'ils manquent de munitions ! » clame V..., toujours en verve.

Dans la fumée âpre des éclate- ments, je suis tristement la ligne de chemin de fer qui, au-dessous de nous, ondule le long de la Marne.

Au loin, une tache grise et blanche..., la gare de ravitaillement, but de notre bombardement... Quelques minutes d'angoisse... moi crispé sur ma direction, V... sur les leviers des lance-bombes.

Je lève une main... Clac... clac... Les déclics jouent et notre cargaison descend... Ça y est!... La mission est remplie!... Vivement le retour... Je fais un virage sur l'aile un peu aventuré, mais le temps presse... Au loin, les camarades... Je mets tous les gaz... 1.350 tours..., vent dans le dos... Nous filons à 140 à l'heure...

Subitement V... me tape sur l'épaule et avec le sourire :

«Aviatik derrière... deux cents mètres...

— Seul?

— Oui, seul... Il gagne sur nous...

— On y va?

— On y va.»

Je tourne court de façon à lui faire tête... Si je réussis, il sera à la merci de notre mitrailleuse pendant quelques secondes, puisqu'il ne pourra riposter, ayant l'hélice devant.

La manœuvre réussit...

Tac... tac... tac... tac... tac... Mon passager tire... Tac... tac... tac... tac... tac... L'aura-t-il? Tac... tac... L'oiseau aux croix noires ne paraît pas blessé... Tac... tac... Zut!... C'est raté! C'est l'aviatik maintenant qui nous «posède». V..., désespéré, se désole.

«Ah! le cochon!... Je l'ai raté!... Il est donc blindé, l'animal!... Je le tenais! Ah! la rosse!...»

Je pique à fond... L'aviatik fait de même et nous arrose.

Bzi... Flac... Une balle démolit le porte-montre, à deux mains de ma figure.

«Ça va mal!

— Tu parles!... Continue de tirer...»

Les balles pleuvent littéralement. Nous nous regardons anxieusement. Nous pensons au réservoir à essence... Si une balle le perce... le feu!... Tout à coup, V... hurle:

«Il fout le camp!... Oui, un avion de chasse... un copain s'amène... Ah! le chic type!... Tu parles s'il se débène l'aviatik!...»

Ouf!... Respiration... Serrements de mains... Le temps devient de moins

en moins maniable... Les obus recommencent à éclater autour de nous... Aucune importance... Nous avons maintenant l'impression nette que «nous nous en tirons» et nous chantons à tue-tête le «Tipperary».

Un quart d'heure passe... Une descente et des virages risqués, un atterrissage légèrement brutal — on ne fait pas ce qu'on veut par ce temps-là.

Les camarades, les mécanos se précipitent... On compte les éclats d'obus... On relève la trace des balles... V... s'arrache les cheveux d'avoir raté son Boche... Echange d'impressions... mission réussie.

Les appareils rentrent un à un. Le soir tombe vite... On allume des feux. Un appareil n'est pas encore rentré... Anxiété... Qui est-ce? H... et M...; H... l'un des pilotes les plus audacieux de chez nous; M..., son bombardier, un joyeux garçon, rose et blond, qui essaye des mots et des à-peu-près à 2.000 mètres au-dessus des lignes.

Le temps passe... Un grand froid... On dirait une veillée des morts... Personne ne songe à se reposer ou à dîner... Neuf heures... Nous voilà à nouveau réunis — moins deux — sous la tente du capitaine, qui commence:

«Messieurs, je vais vous donner connaissance de deux dépêches que je reçois à l'instant.»

L'une, du général en chef, qui nous félicite. L'autre, d'un commandant de l'artillerie d'un secteur, nous informant que ses observateurs ont vu l'un de nos appareils s'abîmer dans les lignes allemandes, après un violent combat contre deux aviatiks.

... Des paroles émues à voix basse...

Aux yeux du capitaine, des larmes montent; puis pour dompter son émotion, il nous salue brusquement.

«Je vous remercie, messieurs...»

... Nous sortons sans échanger une seule parole, absorbés par nos pensées.

Il fait maintenant une nuit calme... grise et pâle... Les pins sentent bon dans l'air apaisé, et, sous la lune, nos grands oiseaux blancs, aux ailes déployées, dorment... jusqu'à demain!...

ÉDOUARD THIEFFRY

Un Bruxellois, il avait vingt-deux ans quand la guerre éclata. C'était un véritable «Ketje», espion, joyeux, entreprenant. Il venait de quitter l'armée



Edmond Thieffry.

comme milicien, quand il fut, à l'explosion de la guerre, rappelé à son régiment au fort de Loncin, à Liège. Il fut nommé moto-estafette au grand Quartier Général du Général Leman, l'héroïque défenseur de Liège. Le 6 août, il reçoit ordre de rejoindre sa compagnie qui, malheureusement, a été perdue de vue lors de la retraite. Il entre dans la compagnie du capitaine Klein du 12^e de ligne, qu'il rencontre en cours de route. Cette compagnie fut faite prisonnière dans la matinée du 7 août, mais à Herstal il parvient à s'échapper et se cache chez son oncle à Liège. Le lendemain, il essaie de regagner l'armée en moto, mais les routes sont gardées sévèrement; il est obligé de se diriger vers la Hollande. Il y fut interné mais, sur sa réclamation, relâché. Il parvient à rejoindre l'armée à Anvers et en qualité de coureur motocycliste, il participe à la retraite vers l'Yser. Au début de 1915, il s'engage en qualité d'aviateur et en février 1916, il fut envoyé au front en reconnaissance et pour jeter des bombes. Mais ces occupations ne convenaient pas à son tempérament belliqueux. Il voulait marcher homme contre homme, vie pour vie; on le renvoie à l'école d'aviation pour se perfectionner en qualité de chasseur. Le commandant Jacquet dit que ses débuts dans l'aviation étaient très inquiétants. Il sentit un faible pour atterrir dans les tranchées. Un soir, il plongea sur les projecteurs qui se trouvaient au milieu de la plaine d'aviation: on jugea qu'il était un élé-



Deux aviateurs belges : le Capitaine Jacquet (pilote) et le Lieutenant Robins.

ment dangereux pour les observateurs.

Pour toutes ces raisons, l'autorité militaire consentit à lui laisser faire son éducation en qualité de chasseur. À ce moment, personne ne soupçonna quelle acquisition précieuse Thieffry serait pour cette arme.

Car il avait déjà brisé plusieurs appareils, et je me souviens d'une gravure d'un de nos amis Teddy Franchomme représentant Thieffry au milieu d'une machine brisée avec cette inscription :

« Thieffry descend son neuvième belge ».

Le 7 novembre, il fit sa première course qui lui mérita huit jours de cachot.

Le 6 décembre 1916, il monta pour la première fois son avion de chasse et un de ses premiers vols était vers Bruxelles, où il vient visiter ses parents et sa fiancée ; Thieffry remporta dix victoires puis fut blessé et fait prisonnier le 23 février 1918.

Il réussit à s'évader deux fois, mais il fut repris chaque fois. Les gardiens l'enfermèrent alors dans la plus profonde cachette, dans la citadelle Ingolstadt d'où il fut relâché à l'armistice.

JEAN OLIESLAGERS

Qui ne connaît le démon anversois. G. Baal écrivit de lui, quand un aviateur détruisit, à Hoboken un torpilleur, action d'éclat qu'on attribua à Jan : Ce beau naturel anversois, ignorant la littérature livresque, les études

artistiques, qui ne courut jamais derrière un drapeau d'intellectuels, mais se donna corps et âme aux grandes impulsions du plaisir et du rythme de moteurs ronflants et de poursuites tumultueuses. Ainsi que tous les jeunes gens anversois, s'adonnait à l'expression artistique mais inculte de la beauté floue par une ligne gracieuse ou un tour, un geste, une pose, un coup d'œil, un trait de la bouche contractée et le claquement d'un juron.

Tout s'harmonise si bien dans la rudesse superficielle de Jean, son esprit d'entreprise, sa hardiesse, son habileté, sa témérité, sa popularité, ses succès extraordinaires, le va-et-vient de chaque jour, avec des alternatives de beaucoup et de peu de chance. Dehors intime et spécial qui crée Jean vrai Sinjoor, auquel, à travers toute la Belgique, il doit le nom de « Démon d'Anvers » qu'on lui attribue comme une marque de sang. Quand Jean vola encore en piste et passa en soubresauts violents devant vous, fixant le regard droit devant lui, il s'adonna entièrement aux risques de son tempérament hasardeux. Dans la course échevelée de quatrevingt milles à l'heure, il fit battre tous les cœurs ; il n'y eut personne qui ne pensait, ne souhaitait : « Je voudrais que Jean gagne. ». J'ai éprouvé personnellement plusieurs fois une grande sensation, quelque chose qui me glaça jusqu'à la racine des cheveux quand je vis Jean passer comme un bolide dans le spasme enfiévré de son moteur échauffé, quand je le vis effectuer le virement avec autant de grâce que s'il survolait à l'aise, mais impétueux dans le développement de la course d'assaut.

Un jour, je vis Jean tourner dans

toute la longueur de son corps, trois mètres au-dessus de son moteur sauté par la chaleur et il le fit gracieusement, tel un artiste, que je m'écriai inconscient : bravo Jean ! Le peu de susceptibilité de Jean est aussi un de ses signes les plus caractéristiques et j'aurai l'occasion plus loin d'y insister. Quand Jean entre même en colère pour défendre ce qu'il appelle « le sien », ce qui est droit et juste, alors il sait se maîtriser si bien, si gentiment, au point que l'on est de nouveau charmé par la séduction de sa parole, la parole imagée, colorée, douce des bords de l'Escaut. La tenue de Jean au moteur, en auto, en aéroplane, a toujours quelque chose qui captive, qui tente ; surtout au moteur, il sait se tenir de telle façon, que l'on peut le reconnaître dans le lointain à la belle courbe de son dos, à sa façon caractéristique de pousser la tête.

On peut le désigner immédiatement dans son Blériot. Sa tête et son dos semblent modelés en ovale avec le dessin de sa machine.

C'est de Jean que je veux narrer quelque chose, de Jean l'Anversois, plein de jovialité et d'expansion, anormal, s'éloignant de la grande ligne de vie mais toujours grand enfant, fidèle et sincère, serviable dans le moment suprême avec la générosité d'un héros. Les héros trouvent leur ressort dans de pareilles âmes ; de l'abondance de ce moral riche résulte la grandeur d'une action. Pensez à Gavroche dans les « Misérables » de Victor Hugo.

Pendant une conversation suggestive entre un Anversois et un Bruxellois sur les richesses et les curiosités de leur ville réciproque, j'entends s'écrier à bout de ressources :



Jean Olieslagers.

«Nous, nous avons encore notre Jean Olieslagers». Celui-là, vous ne l'avez pas.»

C'était une exclamation à laquelle le «Ketje» ne sut répondre.

Il regarda le Sinjoor interrogativement; quand il vit que celui-ci le prenait au sérieux, il s'avoua vaincu.

Il en est ainsi, la popularité de Jean est une des choses remarquables d'Anvers. Le sens populaire lui reconnaît une richesse sans pareille et si à La Haye on donne son nom à une rue, on peut affirmer sans crainte que la popularité d'Olieslagers est aussi grande dans certains quartiers de notre ville que dans la capitale néerlandaise.

D'où Jean la tirait, je ne le sais pas précisément. Il y a des points de départ et de rencontre qui possèdent une force effective. Quelques individus exercent dans de petits ou grands milieux une influence incontestable. On a pu l'observer plus d'une fois dans l'histoire. Il en aura été certainement ainsi de Jean. S'écarter de la façon de faire des gens ordinaires, la brutalité dans l'accomplissement d'une action qui exigerait d'autres hommes un courage extraordinaire, une témérité pour se faire remarquer et se faire aimer.

D'ailleurs, le peuple est un grand enfant; l'expression de son être est impulsive, intuitive; des courants inconnus et mystérieux le font sursauter et tressaillir; en amour comme en haine, il faut une accumulation pour arriver à une explosion.

Pareil individu devient une fiction. Le trésor linguistique, la collection de mots dans le riche langage populaire s'agrandit. La taille vient à côté du nom, le cœur travaille extérieurement par la bouche et par les yeux.

Quand on entend le ronflement d'un avion, les yeux des enfants se dirigent vers le ciel, les doigts se lèvent et on entend retentir dans la rue: «Olieslagers, Olieslagers». Même quand l'avion élégant et élancé est dirigé là-haut au-dessus de Notre-Dame par un tout autre, ce doit encore être dans la bouche du peuple «Olieslagers». Ne disais-je pas que Jean est une curiosité anversoise, qui plane plus haut que tous les bâtiments de la fière cité du port et n'est-il pas dans le cœur du peuple la personnification de courage et d'entreprise,

l'aviateur des aviateurs!

Jean occupait cependant déjà une grande place dans l'estime du peuple avant le développement de l'aviation. J'en fus convaincu en novembre 1909. Quand on fit à la plaine de Wilryck les premières démonstrations publiques d'aviation, on ne parlait pas tellement du Baron de Caters ni de Rougier qui avait déjà gagné ses éperons sur le chemin des airs, mais de Jean, de Jean encore, incapable, inhabile dans l'aviation.

Olieslagers va voler, disait-on, partout dans les quartiers populaires.

Cela produisit un effet magique et fit courir toute la ville vers les remparts de l'Ouest.

Jean monta son Blériot et déploya toutes les forces de son âme de diable pour mettre en mouvement son moteur Anzani, qui était sur le point de faire éclater sa célébrité, mais sa confiance, son espoir lui furent néfastes et étouffèrent tout ce qui fit battre son cœur, d'avancement et d'esprit d'entreprises. Rougier gagna le record mondial en hauteur et monta à 270 mètres. Il vola pendant ces jours sensationnels sur une longueur de 101 kilomètres. Brégi aussi vola, Molon vola et le Zodiac emporta le Prince Albert pour une magnifique excursion au-dessus de la province. Notre Jean n'eut pas de chance au début: un saut en l'air fit éclater sa machine. Mais il y eut pendant ces jours et dans cette plaine tant de déceptions que la déception de Jean entra à peine en ligne de compte.

Néanmoins, le jour des morts, après une journée de douce température et de sanctification, alors que le crépuscule s'étendait comme un chant gris sur la plaine et que le peuple retournait déjà vers la ville, retentit tout à coup le ronflement d'un moteur et l'on vit planer dans l'atmosphère grise un oiseau gigantesque. À la descente, l'aviateur en sortit; un cri de triomphe rauque retentit sur la plaine: «J'ai volé! J'ai volé!»

C'était Olieslagers qui, fou de joie, heureux comme un enfant, courut de droite à gauche, donna l'air à sa fierté, à sa joie. Ce saut dans l'espace était le début de la carrière glorieuse de Jean. Lui qui aimait à fréquenter les hommes, qui buvait dans les nouveaux et les vieux cafés des bières d'orge et d'autres boissons pétillantes

jusqu'au moment où le soleil de Dieu s'élevait dans le ciel doré, il pourrait dé-sormais s'élever au-dessus de la multitude, il planerait et jouirait de l'ivresse inconnue des éblouissements dans l'air.

Je ne connais pas Jean intimement, je l'ai vu cependant des centaines de fois sur la plaine d'aviation, et dans les concours; plusieurs fois, j'écrivis mes impressions, soit bonnes, soit des critiques, sans jamais lui adresser la parole. J'observais et j'écoutais, regardais sa manière de faire, analysant ses agissements, ses mouvements, sa manière de travailler, son rire et son parler, ses montées et ses descentes. J'entendais sa parole bruyante et anversoise, sa nonchalance, ses réflexions calmes en des moments de grands dangers. Quand la mort d'un mouvement rapide étendait son bras squelettique vers lui, mais le manquait, sa remarquable réceptivité des conditions, des circonstances de la vie, je puis vous assurer que tout cela valait la peine d'être étudié et récompensait largement ma peine. Mais, j'ai vu aussi quelque chose qui devait se développer lentement et plus tard, année après année, forger en lui une chaîne qui lui fit comprendre le sérieux, l'importance de sa vocation, et lui en donner un sentiment très net.

Une guerre était nécessaire pour faire fleurir cette précision dans son âme et le ramener dans la lumière glorieuse qui auréole les héros. Le moral était dépourvu d'artifice chez cet l'Anversois naturel. Le vol du jour des morts fut pour Jean le baptême de l'air.

L'appareil chavira, son réservoir à naphte prit feu. Jean, l'aviateur rêveur, entouré de flammes consummantes, fut projeté à terre. Alors la mort réapparut sortant du vague de sa présence universelle pour le saisir; mais le démon anversoise la regarda farouchement en face et... en rit.

Je vois Jean maintenant, sur la plaine d'aviation de Bethemy, près de Reims. C'est un grand jour en France. Olieslagers avait, dès les premiers jours, battu le record de distance de Farman, 232 km. Labouchère l'avait enlevé à Jean avec 340 km. Jusqu'à présent, Jean n'était pas un favori en France, mais plutôt une quantité négligeable, quelqu'un qui n'était pas taillé à la façon française, «un petit Belge» quoi!

Jean les fit rabattre de leurs prétentions. Il battit les records de vitesse, de temps, de distance. Seul Morane, avec son appareil court pourvu d'un moteur de 100 chevaux, le vainquit dans les petites distances mais Jean resta maître à partir du 30^e kilomètre et tout à coup un grand intérêt se fixa sur le «Sinjoor».

On était au dernier jour. Jean avait juré de dépasser les 4 heures 37 minutes de Labouchère. Sa force de résistance l'excita. Il n'était d'ailleurs pas plus difficile de rester 5 heures en aéroplane qu'en moto. Et il s'envola. Une heure, deux heures, trois heures, quatre heures, cinq heures trente, quarante! Enfoncé Labouchère! Cinq heures, Jean n'avait pas envie de descendre. Il tournerait toute la journée, toute la nuit jusqu'à ce que sa dernière goutte d'essence se soit envolée en fumée.

Les yeux des jeunes filles se dirigeaient vers les hauteurs et restaient accrochés à l'aéroplane; des hommes jeunes et vieux, connaisseurs et amateurs, pas un qui ne suivait Jean d'un œil amical. On demanda son nom, on se le cria l'un l'autre: «Jean Olieslagers!».

Jean soutint l'effort pendant cinq heures et trente minutes. L'heure de clôture fut sonnée; il atterrit et s'en alla fêter son succès.

A Ozan, en Afrique, il connut ses premiers malheurs. Jean y volait depuis quelques instants quand il dut atterrir pour faire quelques réparations à son moteur. Le peuple, qui avait attendu de longues heures après un aviateur, était devenu houleux et s'imagina que le farceur anversoïse lui jouait un tour, s'élança vers Jean pour lui administrer une volée de coups à l'Africaine. Mais Jean sursauta dans toute la misère de sa mauvaise humeur anversoïse et injuria les impatients, de telle façon que dans sa langue de «Sinjoor», tous reculèrent devant cette avalanche et s'éloignèrent.

Quand le moteur fut en ordre, Jean survola le pays immense, plana vingt minutes au-dessus de la mer, perdit la bonne direction, suivit un tram express, mais se perdit plus loin dans le pays et dut atterrir près d'une ferme à Colmel. Les Arabes qui travaillaient là mirent à l'abri leurs corps bronzés par peur de cet effroyable esprit mal-

faisant, mais bientôt on les vit accourir excités par des coreligionnaires fanatiques armés de fourche pour rendre à jamais inoffensif ce grand démon. Les vociférations de Jean ne lui servirent pas en l'occurrence. Seul, grâce à l'intervention du fermier qui était français, il put se tirer d'affaire.

Le dimanche suivant, Jean s'amusa dans les airs. Il fit des figures comme il les avait apprises et fait dans le temps joyeux où il allait au jardin d'enfants. Là se révéla l'Anversoïse qui vit dans une ville artistique et, sans s'en douter, en subit l'influence. Il tournait et évoluait jusqu'à ce qu'il eût écrit en lettres mystérieuses dans la profondeur des airs: «Jean Olieslagers».

Jean l'avait fait avec la solennité d'un enfant qui écrit une lettre de nouvel an. Jean Olieslagers! Ce nom en lettres d'or dans le ciel bleu et ensoleillé de l'air africain! Comme il jubilait là-haut! Sainte et fière cette représentation du garçon anversoïse!

Juste au moment où il faisait une floriture à son nom, son aile droite rencontra, un poteau télégraphique.

À Stockel, Jean participera avec des avions différents. Il voulut aussi laisser voir à ses compatriotes ce que pouvait «un petit Belge». Le terrain à Stockel est rugueux et limoneux. Jean éprouvait au début beaucoup de difficultés pour démarrer ou pour atterrir. Il avait déjà abîmé trois appareils et il paraissait bien que Lanser ou Quinet remporteraient les prix. Vers onze heures, tout se modifia encore en faveur de Jean. Il poursuivit obstinément son but. Un jour, il était en l'air depuis quelques heures, quand il se vit obligé de descendre faute d'huile; il heurta avec son cadre violemment le sol. Quand il remonta et voulut virer, il n'était plus maître de son appareil et vola comme en un tourbillon vers un groupe de maisons. Par un effort surhumain, il força son hélice à lui obéir et il s'abattit avec un bruit de tonnerre dans des buissons près d'un mur. Tout craqua, se fendit, fut taillé en pièces. Quelques jeunes arbres d'une vingtaine de centimètres de grosseur furent coupés en leur milieu et pour la tantième fois la mort esquissa son geste vers lui... Mais Jean en sortit indemne!

Dix minutes après, il monta un nouvel appareil et put regagner le temps perdu.

Alors la tempête s'éleva en nuages sombres et foudroya le malheureux Quinet, le précipitant raide mort sur le sol; retourna Lanser sens dessus dessous mais il put se redresser à temps; Jean fut chassé en ligne droite vers la terre. Il était alors à une hauteur de six cents mètres. J'ai vu son tour; droit comme une flèche, téméraire, incomparable, un calme surhumain. C'est peut-être le tour le plus hardi qu'il ait jamais accompli.

Il me semble inutile de raconter de plus amples particularités sur tous les meetings d'aviation auxquels Jean participa et où il étonna tout le monde par ses vols hardis. À l'aérodrome de St-Job, il avait deux pilotes, ses deux frères; Max est même un aviateur capable. Jean y débarquait tous les jours en auto. Il est arrivé bien des fois qu'après une nuit orageuse, Jean engageant un pari avec des amis, courût à St-Job, réveillât de grand matin les gens par le bruit de son moteur et après la demi-heure convenue passât au-dessus de la tête de ses camarades.

Il n'y avait pas de fête, pas de solennité publique où Jean n'y mêlât son avion et n'apportât du haut du ciel le salut d'honneur. Le gaillard Jean devint souvent un ange.

Dans les milieux civilisés, Jean acquit de belles manières. Un jour, lui-même fut élevé à la noblesse; nous devons en convenir, cela lui allait bien.

Quand Chevillard produisit ses prouesses audacieuses et quand Pégoud traversa le monde avec ses vols artistiques, Jean secoua la tête et les considéra comme des casse-cou. Je l'entendis moi-même traiter Chevillard de sublime comédien, un fou, mais en même temps naissait dans sa tête l'idée de raffiner encore ses dangereuses acrobaties, de les dépasser.

Pendant un certain temps, on n'entendait plus rien de lui, quand, tout à coup, on ébruitait qu'en 1914 Jean ferait la boucle à la plaine de Wilryck.

Et dans le froid de ce jour de gel, Jean l'a faite lentement, bellement, élégamment comme un pur artiste; ainsi qu'une belle demoiselle tournant avec grâce pour faire admirer ses belles robes.

Après ce jour, je vis Jean tournoyer maintes heures au-dessus de St-Job pour perfectionner son tour de casse-cou. Un jour, je le vis tomber lente-

ment de son appareil; je courus, rouge de peur, vers la plaine... Jean était déjà assis dans son auto et s'en allait.

Quelques jours avant la guerre, il nous donna à Schootenhof quelques échantillons de son art raffiné. Il l'appela «la feuille morte».

Se tordant, tournant, voletant, évoluant, virant lentement poussé par le vent ainsi que la feuille qui joue et qui tombe aussi élégamment, son Blériot sautillait, tressaillait dans l'air.

— Jean! Jean! lui cria le docteur Thierens, quand il fut descendu, vous nous donnez la chair de poule et vous vous êtes si calme, si calme!

— Oh docteur, là-haut il n'y a aucun danger, répondit-il, tout en s'épongeant le visage.

Inconscience? Insensibilité? Ou expansion sublime d'une témérité surhumaine.

Jean m'a fortement ému un jour, tout en me disposant favorablement envers lui.

Depuis des semaines, il était à l'hôpital Saint-Camille avec une jambe malade. Dès qu'il en put sortir, il courut à St-Job, sauta dans son avion et du haut des airs il lança aux sœurs qui l'avaient soigné maternellement, un grand bouquet de roses. Jean donna aussi un peu de son bon cœur et de sa bonne âme...

Maintenant plus que jamais se dresse aux yeux du peuple l'image de Jean Olieslagers. Son nom vole largement déplié à travers tout le pays.

Le peuple aime le courage et l'intrépidité.

La réalité et la légende ont donné à Jean une taille de géant. Le peuple donne son nom à chaque fiction éclatante. Une émotion violente s'empare de chacun, chaque fois qu'au bruit des canons un aéroplane apparaît dans l'air.

Son nom, seul son nom, vient sur toutes les lèvres et on salue avec enthousiasme le démon qui ne sait pas oublier sa vieille ville à laquelle il reste fidèle dans la mort avec l'amour grand et brûlant d'un enfant anversoïs.

Le grand livre de l'histoire et de la vie a disparu dans le mystère. Nous ne connaissons pas les pages qui nous feront trembler d'émotion, de crainte, d'amour. Nous ne connaissons pas les pages pleines de lumière dorée, ni celles d'ombres douloureuses, ni celles

qui rempliront nos cœurs de délicieux parfums de fleurs pour la gloire du sacrifice, ni celles qui nous humilieront jusqu'à la mort; nous ne savons rien, nous n'apprenons rien, mais nous sentons. Et nous savons qu'un jour, de ce livre, les vieilles chansons s'élèveront comme d'une résurrection et nous ferons pleurer d'amour et de reconnaissance pour tous ceux qui se sont donnés pour nous dans le saint signe de la mort.

Et en effet, le livre de l'histoire a été ouvert et nous y trouvons la page consacrée à Jean.

1914! La guerre! Jean n'hésite pas. Dès le premier moment, il offre ses services à la patrie. Lui le patriote mettra son art et sa vie au service de la patrie.

Il y est courageux et se fait remarquer. Il monte de grade en grade et devient bientôt lieutenant.

Dès 1916, nous étions de la même escadrille. Je l'ai vu à l'ouvrage; mon estime et ma considération pour lui grandissaient de jour en jour.

Il remporta six victoires et il fut celui qui parmi nous livra incontestablement le plus de combats. Il obtint les distinctions suivantes: Chevalier de l'Ordre de Léopold; la Croix de Guerre de Belgique; l'Ordre Russe de St-Stanislas; Chevalier de la Légion d'honneur Française; la Croix de Guerre Française. À l'avenir, on désigna Jean Olieslagers comme un emblème d'énergie, de volonté et d'intrépidité.

Il était un des aviateurs âgés mais il a toujours été pour les jeunes un maître digne et un précurseur de bravoure et d'amour de la patrie.

Honneur à lui!

ALBERT VAN COTTHEM

Jusqu'ici, nous avons laissé la parole au lieutenant Van Cotthem; transcrivons à présent ce que le rédacteur Langenus écrivit sur Van Cotthem lui-même:

«Van Cotthem est un enfant des Flandres. Il est né à Okegem-lez-Ninove le 31 décembre 1890 et vint comme un solide garçon réjouir une famille heureuse dont le chef était un fermier flamand. Comme un fils de la campagne, il accoupla une constitution forte et une intelligence extrêmement développée, ce qui devait apparaître bientôt. Il alla en classe au

collège épiscopal de Ninove jusqu'à l'âge de 11 ans et dut ensuite se mettre au travail car, au point de vue pécuniaire, ses parents eurent à lutter fortement à cette époque.

Le petit garçon allait au travail chaque jour dès sept heures du matin jusqu'à huit heures du soir, mais Van Cotthem, qui était doué d'une énergie extraordinaire, profita de chaque occasion pour s'adonner à l'étude. Il apprit aussi, quelque extraordinaire que cela puisse paraître, la mécanique jusque dans ses plus petites particularités et cela sans la moindre aide. Il n'eut jamais des professeurs; il ne lui fut jamais rien montré. Quand à la maison paternelle chacun était au repos, Albert sortait doucement du lit pour étudier à la lumière vacillante d'une bougie.

La circonscription fut abolie en 1910 et, milicien de l'année, il fut incorporé chez les carabiniers-cyclistes. Son caractère doux, son cœur sensible — propriétés généralement de ceux qui ont eu une jeunesse pénible — en firent rapidement l'ami de ses chefs qui l'apprécièrent comme un soldat d'élite. Quand il eut à peine quitté l'armée et qu'il se fût marié, 1914 vint le rappeler sous les armes. Attaché en qualité de motocycliste au grand quartier général, il eut plus d'une fois des missions de confiance à remplir. Il dut ainsi, dans le voisinage de Tamise, rechercher une patrouille de cavalerie et transmettre des ordres. Après avoir accompli sa mission, il fila le long d'une route où se trouvaient les Allemands à droite, les Belges à gauche.



Albert Van Cotthem.

Les balles sifflaient constamment à ses oreilles mais il fut assez heureux de retourner sain et sauf.

Quand le grand quartier général était à Houthem, le général Wielemans voulut changer de chauffeur; il choisit Van Cotthem comme mécanicien. Ce nouvel emploi ne lui plut pas. Il était habitué au grand air et la vie hasardeuse du front. Il voulut retourner à sa moto, à son régiment, pour pouvoir courir des journées entières le long des grandes routes et pour entendre de près tout le bruit violent de la guerre. Cela ne lui fut pas permis, mais vers ce moment la direction de l'armée commença à donner toute son attention à l'aviation et comme il avait déjà, étant civil, des penchants pour devenir aviateur mais n'avait alors pas les moyens pécuniaires, ceci lui parut une occasion favorable et il demanda son transfert à l'école d'aviation.

Le général Wielemans le lui déconseilla — il avait femme et enfant — mais en fin de compte il y fut autorisé. Et quand en 1915, tout joyeux de ce qui allait arriver, il entra à l'école d'aviation, il y rencontra de nouvelles épreuves.

L'aviation à cette époque était le monopole des riches et lui, le simple soldat, le garçon ordinaire sans argent il n'y connut que beaucoup de souffrances morales. Il chercha sa consolation dans l'étude et dans le travail; un mois plus tard, il vola comme les autres. Au fur et à mesure que son adresse s'accroissait, les autres élèves le reconnurent bientôt comme leur maître.

Au début de mars 1916, le sous-lieutenant Van Cotthem était le premier Belge qui se dirigeait vers le front sur un avion de chasse. Il y connut le grand honneur en juillet 1916 de descendre le premier Allemand, abstraction faite toutefois du russe Petrovsky qui, en qualité d'aviateur belge, avait fait la même chose en 1914.

Les aviateurs de combat belges avaient difficile à cette époque de descendre leur adversaire. La mitrailleuse était dirigée avec l'affût vers le haut, ce qui rendait difficile à diriger et à atteindre le but. Les commandants Lebon et Demanet du génie travaillèrent longtemps à la mise au point d'un système de tir à travers l'hélice.

Van Cotthem voulut aussi tenter sa chance et, dans ses heures de loisir, il se mit à la recherche. En moins de deux mois, il avait réussi. Il régla la mitrailleuse suivant le moteur, de telle manière que chaque fois qu'une aile de l'hélice passait devant l'affût de la mitrailleuse, le coup pouvait être tiré. L'aviateur put ainsi tirer droit devant lui: avantage dont la valeur était inappréciable. L'aviation belge adopta son système et Van Cotthem fut envoyé à Calais en 1917 afin de pourvoir de ce système tous les avions belges. Depuis lors, tous les aviateurs belges entreprirent le combat avec plus de chance de succès.

Il allait retourner au front mais René Vertongen avait été contraint au cours d'un vol de reconnaissance à atterrir en Hollande, et Van Cotthem fut désigné à sa place pour essayer les avions. À trois reprises, il abandonna son poste pour retourner au front où le poussait son amour des combats, mais chaque fois il fut renvoyé à Calais où il resta jusqu'à la fin de la guerre, après avoir ouvert une école de vols acrobatiques qu'il dirigea jusqu'à la fin. Grâce à cette école acrobatique, les malheurs diminuaient puisque les aviateurs restaient maîtres de leur appareil dans toutes les positions. Deux événements peuvent encore être mentionnés de son séjour à Calais. Un jour, il vola le long de la côte et vint en contact avec un Albatros, un oiseau grand et pesant. Les lattes de soutien des ailes de son appareil furent brisées par le choc. Son biplan perdit l'équilibre et, tel un oiseau auquel on coupa une aile, il tomba comme brisé mais put encore maîtriser suffisamment son appareil pour ne pas choir à la mer et atterrir quelque part sur la côte. Il fut sauvé comme par miracle.

Une autre fois, c'était en 1918, il essaya un avion au-dessus de Calais. Tout à coup, un «Taube» apparut qui jeta des bombes. Van Cotthem avait par hasard quinze balles à sa mitrailleuse. Il accourut vers l'ennemi et, avant que ses quinze balles fussent tirées, l'Allemand dégringola dans la ville. Van Cotthem porte à présent un magnifique chronomètre en or sur lequel se trouve gravé: «Calais reconnaissant au lieutenant Van Cotthem».

Il possède aussi un étui à cigarettes en argent portant la signature du roi sous ce texte: «Au lieutenant Van Cotthem, en souvenir de ses voyages aériens.» Et quand il pilota pour la première fois la reine à travers les airs, Sa Majesté lui envoya un cadeau: un bracelet de dame avec une montre. Une bien délicate attention de notre Reine pour Madame Van Cotthem.



Des aviateurs belges reçoivent la visite et les félicitations de la Reine Elisabeth.

La Belgique peut être fière d'un aviateur comme Van Cotthem: le joyeux flamand qui du plus bas monta l'échelle sociale, un «self made man». Malgré sa place dans l'aviation belge, il est resté ce qu'il était naguère: la simplicité en personne.



Avion biplan allemand Albatros D.II.

Ici nous terminons les biographies des principaux aviateurs de chasse et nous clôturons le chapitre par quelques particularités sur

LIEUTENANT VERTONGEN



René Vertongen.

Il était, ainsi que Van Cotthem, un enfant du peuple. Son premier professeur était Jean Olieslagers, auquel il acheta en 1911 un Blériot à la plaine de St-Job-in-'t Goor. Au début, le garçon avait beaucoup de difficultés à l'étude. J'ai vu plus d'une fois Jean Olieslagers, en nage, courir derrière le monoplane sur lequel Vertongen fit ses essais de vol. Ses progrès après plusieurs jours étaient peu apparents, quand tout à coup il eut le coup de main et s'éleva hardiment dans le beau ciel campinois. Lorsque l'école d'aviateurs fut établie, il fut professeur de nos premiers élèves-aviateurs et à la déclaration de la guerre, Vertongen se donna corps et âme au service de la patrie.

À Calais, il fut placé sous les ordres du commandant Nélis; pendant le jour, il dressa nos jeunes aviateurs; la nuit, il survola la ville menacée par les Allemands et les empêcha de venir jeter des bombes.

Le commandant Nélis écrit de lui: «Malgré ses 40 ans, Vertongen fut pendant toute la guerre jusqu'à sa mort un exemple de courage et d'activité.»

Un jour, il vola vers l'Angleterre, emportant un courrier diplomatique. À son retour, trompé par le brouillard, il descendit en territoire hollandais, où il fut interné. Malgré la pression que l'autorité belge exerça sur lui, il refusa de donner sa parole d'honneur de ne pas s'enfuir. Après huit mois de vains efforts, il réussit à s'évader et à atteindre Calais où, au lieu d'être ré-

compensé de son acte courageux, il fut renvoyé en prison en Hollande et puni parce qu'il n'avait pas voulu prêter le serment de ne pas s'évader. On croit rêver quand on lit pareille chose; mais le commandant Nélis qui nous l'a écrit est parfaitement renseigné sur le fait. Seul le grand amour de sa patrie l'empêcha de prêter serment. (1)

Au jour fixé où il devait retourner en Hollande, il accomplit son dernier vol au-dessus de Calais, il perdit son chemin à cause du brouillard et ne revint jamais vivant. Huit jours après, la mer rejeta son corps sur le rivage. La mort l'avait délivré du déshonneur.

Ce fait est tellement frappant, si émotionnant que nous voulions le relater pour honorer le grand héros populaire.

Malheureux ami Vertongen, repose en paix!

Le commandant Nélis écrivit: «Vertongen laissera le souvenir d'un grand patriote, d'un de ces petits Belges courageux et tenaces qui placent le devoir envers la patrie par dessus tout.»

Il fut remplacé à Calais par les aviateurs George et Van Cotthem.



Le lieutenant-aviateur George.

LA VIE D'UN AVIATEUR (2)

«... Mars. — Le soleil se couche encore très tôt; il fait mauvais un jour sur deux, nous avons des heures très longues à passer en pénitence sur notre plateau. Pas la moindre ville à proximité où aller nous détendre et classiquement «faire la cour à la pâtisserie».

Nous n'avons de ressources qu'en nous-mêmes, chefs et subalternes se serrent les coudes. La discipline n'en souffre pas, tandis que naît au contraire la confiance mutuelle, indispensable à des gens appelés à combattre côte à côte, car chez nous les chefs

sont aussi des exécutants; n'étant pas toujours les plus adroits et les plus heureux des pilotes, ils doivent être les plus consciencieux et les plus braves; ils doivent s'imposer par leur caractère et leur esprit de devoir.

Nos officiers doivent être des entraîneurs d'hommes. S'ils n'ont pas un moral supérieur, s'ils ne sont pas prêts à donner l'exemple en toute circonstance, ils n'ont rien à faire parmi nous. Mettez-les à la porte, envoyez-les aux mille embuscades de l'arrière ou dans leur arme d'origine, mais ne les laissez pas dans une escadrille du front.

Trop longtemps, certains chefs d'escadrille ont prétendu que leurs fonctions ne leur permettaient pas de voler. Tandis que leurs pilotes allaient au Boche, ils restaient sur le terrain pour faire réparer les moteurs ou compter leurs Bessonneaux. Les chefs de la jeune aviation comprennent mieux leur rôle.

Dieu merci! Bertrand sait payer de sa personne. Il a beaucoup fait et connaît le métier mieux que n'importe lequel d'entre nous, aussi son autorité est-elle grande! Exigeant et parfois quinteux, il est aimé et admiré de tous. Il est le patron, le chef de la bande.

J'ai toujours pensé que tant vaut l'officier, tant vaut la troupe. Dans l'aviation de chasse, cette règle ne s'applique pas absolument, car l'escadrille, une fois en l'air, le commandement n'est plus direct: le pilote abandonné à lui-même n'a plus que sa valeur individuelle. Cependant, sous un mauvais chef, une bonne escadrille dégringole en cinq secs; sous un type à la hauteur, une escadrille normale devient une unité de premier rang qui abat du Boche en perdant peu de monde, ce qui est le résultat idéal.

... Mars. — Schelcher atterrit comme une fleur et roule jusqu'aux hangars.

«Qu'est-ce qui t'est arrivé?»

(1) Entre les alliés, il était passé un accord que les internés en Hollande étaient obligés de prêter serment. Le gouvernement belge veilla à ce que ses sujets accomplissent fidèlement cette obligation. Vertongen ne se sentit pas lié par cette convention et refusa de prêter serment. D'ailleurs, durant sa captivité en Hollande, il nous écrivit personnellement ce qui suit de Zeist:

«J'ai refusé de donner ma parole d'honneur, je suis enfermé et gardé sévèrement afin de prévenir toute évasion.»

(2) Extrait des «Notes d'un pilote disparu», par le lieutenant Marc. Paris, Hachette.

Son plan droit est déchiré en quatre endroits et une nervure cassée sort de la toile; un mât est coupé; le fuselage a l'air d'avoir reçu des coups de canif.

«Des balles? Qu'est-ce que tu as encaissé comme sonnage!

— Mon réservoir en a aussi. Je suis rentré sur ma nourrice (expression purement professionnelle).

— D'où ça?

— Dix kilomètres nord de Soissons. Je suis parti seul pour aller taquiner le Fritz. À trois mille, j'ai vu un vieux père qui venait tranquillement vers nos lignes. J'ai piqué sur lui, mais, avant même d'avoir tiré, j'ai entendu deux mitrailleuses derrière moi: c'étaient deux monoplanes qui avaient fait le coin du nuage et me jaillissaient sur la crête. J'ai vu mes toiles se déchirer. Bzim, bzim aux oreilles. Du raffut dans le moteur et ma pression est tombée.

» Tout en faisant des astuces pour me tirer de là, j'ai pompé à la main, et comme rien ne venait, j'ai mis sur nourrice et je suis rentré avec les douze litres de secours.

— Une affaire que vous avez fait là. Votre zinc est rétamé et vous irez en chercher un autre au Bourget. Le B.O. est là pour un coup...»

... Mars. — Suivant la coutume consacrée, nous retrouvons le Sop audessus de Soissons et, groupés autour de lui, nous passons les lignes entre trois mille et trois mille cinq.

Comme but de la reconnaissance: chercher dans la forêt de Saint-Gobain la fameuse ligne de repli dont on parle tant depuis quelques jours.

Se replier! Si les Boches le font, c'est qu'ils ne pourront vraiment pas faire autrement, car cela fera un chichi du diable quand se déplacera pour la première fois une ligne immobilisée depuis deux ans et demi.

Quoi qu'il en soit, nous cherchons la ligne.

À la verticale des tranchées, nous voyons sur le pays qui s'étend devant nous une bruine épaisse. Non, ça n'est pas une brume, c'est une fumée. Un large nuage bas couvre une surface énorme de pays. Les foyers d'incendie sont surtout nombreux dans la vaste plaine à l'est de la ligne Saint-Quentin-Soissons. Il semble que tout le pays soit en feu. Est-ce que le Boche voudrait l'évacuer et brûlerait tout

derrière lui?

L'observateur du biplane doit noter les villes et les villages en flammes et je ne m'impose pas ce travail. Je remarque cependant les foyers importants de Tergnier, Chauny, Saint-Simon, Guiscard, sans parler d'innombrables petites agglomérations.

Le biplace gagne rapidement ses objectifs et se hâte de rentrer au terrain. Il est pressé de raconter ce qu'il a vu et d'annoncer l'importante nouvelle.

Juste au moment où il fait demi-tour vers Chauny, trois avions venant de l'Ouest se dirigent sur nous en dansant dans le soleil comme des moustiques dans un rayon de lumière. Schelcher secoue son taxi pour me donner l'éveil, mais j'ai déjà aperçu les nouveaux venus. Ils approchent. Nous distinguons la silhouette caractéristique des Nieuport. Plans inégaux, fuselage cambré, petit gouvernail en virgule sans plan de dérive. — Détente. — Les camarades nous croisent un peu plus haut que nous. Sur le fuselage du plus proche, dont le pilote me dit bonjour, je distingue le casque rouge à plumail qui est l'insigne de la N...

Les lignes. Nous jetons un dernier coup d'œil sur ce pays de cinquante kilomètres de profondeur sur quatre-vingts de large aux quatre coins duquel les Boches ont mis le feu.

Nous atterrissons et nous expliquons le coup aux camarades, abondamment.

... Mars. — Ce matin très tôt le ciel était superbe, maintenant il se couvre; plafond à 400 mètres. Rien à faire pour nous. Nous laissons les monoplaces dans leurs boxes.

Un coup de téléphone: «Que deux

pilotes de la 705 aillent survoler à faible altitude les lignes de Soissons à Fontenoy. Ils pousseront quelques pointes en territoire ennemi pour voir si les tranchées sont occupées.»

Quand nous recevons cet ordre, nous sommes en boule dans la cabane Adrian popote, si gelés que nous en sommes réduits à utiliser le chauffage bruyant d'une lampe à souder.

«Comme ex-pilote de biplace, vous êtes tout désigné.»

Je sors chercher un volontaire qui veuille bien m'accompagner. Piston se propose.

«Pour être à fiable altitude, nous y serons. Le plafond est à pas quatre cents.»

Des nuages plombés aux contours mous traînent près du sol. Nous partons.

Nous longeons le front. Aucune animation. Pas un coup de canon. Dans les tranchées, rien de visible, ce qui n'est pas pour nous étonner: les premières lignes ont toujours pour nous cet aspect désert. Pratiquement, sauf au cours des liaisons d'infanterie, les aviateurs ne voient jamais personne dans les tranchées.

Une ou deux fois, Piston, puis moi, faisons un crochet de quelques kilomètres chez le Boche qui ne nous fait l'aumône ni d'un shrapnel, ni d'un coup de fusil.

Est-ce qu'ils sont partis, tous ces gens-là?

Nous piquons pour mitrailler, toujours sans voir personne. Ça n'est pas sportif de tirer sur des cailloux. Demi-tour pour rentrer. Mais, tout à nos exercices anti-fantassins, nous n'avons pas remarqué un nuage noir épais qui roule jusqu'au sol une volute sombre et nous barre la route. La neige arrive sur nous.



Les aviateurs volèrent même sous la neige.



Avion biplan français Spad VII.

Un Spad, ça va vite. Je n'ai guère le temps de réfléchir. J'ai déjà souvent passé dans la pluie, je peux bien essayer de passer dans la neige. Allons-y ! Déjà les flocons me piquent au visage, et d'un seul coup j'entre dans l'obscurité.

L'obscurité blanche. Je ne vois plus le sol ; à peine le bout de mes plans. Je ne sais plus si je penche ou si je suis droit. J'ignore où je vais et je suis à 150 mètres du sol !

Mon pare-brise se ternit, mes lunettes s'encroûtent de glace et je la fais sauter ; mes yeux brûlés pleurent et je cache dans la carlingue un visage qui ruisselle.

J'ai très peur. Piston a disparu à ma droite ; je ne vois pas ma boussole, car il fait noir dans mon fuselage. Tout ça va finir, à 170 à l'heure, par un beau crac dans le sol.

J'ai dû pousser sur le manche sans m'en rendre compte : devant moi brusquement se dresse quelque chose de vague ; sans avoir le temps de réfléchir, je tire à moi un grand coup, et je me trouve avoir sauté des peupliers de l'Aisne que j'allais emboutir.

Pleine sauce, je monte pour fuir le sol dangereux. Je fais demi-tour au petit bonheur ; mais sait-on où l'on va dans ce tourbillonnement blanc ? De temps en temps, je distingue le sol qui file très vite sous moi. Deux ou trois minutes encore et je sors du nuage aussi brusquement que j'y étais entré ; le jour revient comme si j'avais tiré un rideau. Je suis à une centaine de mètres du sol. La ligne d'arbres de l'Aisne est à ma droite, je suis donc dans nos lignes, tiré d'affaire. Je suis resté près de cinq minutes dans le nuage de neige.

La giboulée continue à avancer Nord-Est Sud-Ouest. Il n'y a pas de raison pour que je file devant elle jusqu'à la Loire. Je cherche un coin pour atterrir et la laisser passer.

Un guéret. Je coupe. Quelques sauts. Je me pose sans capoter. Un instant après, la neige m'a rejoint et je me retrouve dans l'obscurité. Le nez dans ma carlingue ; ruisselant, je subis la giboulée pendant près d'un quart d'heure, et quand elle m'a dépassé, mon Spad, le guéret, la forêt de Compiègne, tout le pays est blanc et je suis gelé.

Il m'a fallu une demi-heure pour trouver, dans un petit patelin, des artilleurs au repos qui m'ont hébergé, réchauffé, restauré et m'ont prêté un cheval. J'ai trotté jusqu'à une escadrille pas trop éloignée, vers Pierrefonds. J'en ai ramené un tracteur et deux mécaniciens pour faire mon plein et remettre en marche mon Spad que deux télégraphistes gardaient.

Après six heures d'absence, je rentrais au terrain. Piston, plus rompu que moi au monoplace, s'était débrouillé dans le nuage de neige (qu'il avait peut-être abordé à un endroit moins dense) et était parvenu, avec quelque peine, il est vrai, jusqu'à l'escadrille où l'on était assez inquiet de moi.

... Mars. — « On ne vous laissera plus sortir sans moi, mon lieutenant. Il vous arrive des malheurs quand je ne vous surveille pas.

— Eh bien ! et vous ? Ça n'est pas des confetti que vous avez reçus dans vos plans au-dessus de Soissons ? Enfin, si vous ne voulez plus me lâcher, faites sortir votre aéroplane de son box, parce que, moi, je fais chauffer mon bain. »

Mon Spad tourne en effet au ralenti pour faire monter la température de l'eau du radiateur.

La combinaison, le bas, le bonnet, les lunettes. Départ. Schelcher suit.

Quel appareil qu'un monoplace pour qui vient du Farman ! Le Nieuport est plus léger, vole tout seul, le

Spad est plus lourd et avec lui il ne faut pas cherrer près du sol, mais quel coucou épatant : équilibre, vitesse, douceur... En le pilolant, on a vraiment l'impression d'avoir des ailes au bout des bras. Je commence à me sentir à mon aise dans mon taxi : un bon siège qui m'engonce, une mitrailleuse, presque pas d'instruments de bord : une montre, un altimètre, une carte grande comme la main, et pour piloter des gestes de rien de tout, des indications plutôt. On dirait que l'appareil obéit à la seule force de ma volonté.

Pendant trois quarts d'heure, nous ne voyons rien qu'un R. 4 en train de faire des photos au milieu des éclatements allemands. Nous nous trouvons vers quatre mille au-dessus de l'Oise en aval de Chauny.

Devant nous, deux appareils : l'un presque à notre hauteur, l'autre plus bas. Le plus proche est un biplace camouflé verdâtre avec des grands plans et un petit fuselage qui a l'air trop mince.



Duel aérien entre Français et Allemand.

Je ne crois pas qu'il nous ait repérés. Je pique comme un sourd. Il se rapproche : je vois grossir ses croix noires bordées de blanc. Il a un numéro au côté du fuselage. Il doit être assez près pour que je commence le tir. Je le prends dans mon viseur. Je tire. Tac, tac, tac. Mon taxi descend très vite, j'ai du vent dans les yeux, je me sens projeté par-dessus mon plan supérieur. Le Boche grossit, grossit, je ne veux quand même pas l'emboutir. Un coup de manche. Je remonte indéfiniment par la vitesse acquise. Le Boche, qui n'a pas voulu tomber, sort de mon champ de vue pendant un

instant. Dans sa surprise, il ne m'a pas tiré.

Schelcher attaque à son tour. Le Boche pique. Mon camarade le tire à bout portant, fait un «à gauche» pour ne pas l'accrocher et remet ça à nouveau par derrière et par-dessus. Le Boche riposte sans arrêt. Après un millier de mètres de descente en tourbillon, Schelcher rompt le combat et remonte vers moi.



André Schelcher en 1910.

Je me demande si je dois réattaquer aussi, mais le second Boche rapplique, suivi d'un autre plus rapide qui vient de l'Est. Mon camarade s'éloigne vers nos lignes. Je le suis sans m'obstiner à une lutte qui devient trop inégale. Schelcher va droit au Sud, passe les tranchées, gagne le terrain, atterrit et moi derrière lui.

À nouveau, son appareil est sonné dans tous les coins. Son plan supérieur droit est à changer, sa commande d'aïlerons à moitié cisaillée.

«Très joli d'encaisser, dit Bertrand, mais on finira par vous ramasser à l'état de veau froid. Voilà maintenant que vous vous mettez à me rectifier un Spad par jour. Je ne peux tout de même pas vous envoyer au Bourget tous les matins.»

★ ★ ★

Les Boches sont partis! Ces tranchées qui nous arrêtaient depuis septembre 1914 sont vides! Nos troupes ont devant elles le champ libre, elles avancent enfin, pour la première fois, après une si longue immobilité.

Pour nous, la surprise a été moins vive que pour l'arrière: l'incendie de

toute la région faisait prévoir ce recul; l'ennemi ne pouvait dévaster aussi complètement le pays que dans le dessein de l'abandonner. D'autre part, les Allemands ont esquivé l'attaque que nous préparions. Nous sommes légèrement décontenancés, comme le boxeur dont le poing rencontre le vide.

Cependant, l'événement garde toute son immense portée. Nous avons reconquis une partie du pays envahi, les Boches sont partis! Cette chose que nous avons tant désirée s'est-elle réalisée si vite! Jusqu'ici, les plus opiniâtres efforts n'avaient pas faits reculer la ligne de quinze kilomètres; aujourd'hui, la plaine est libre à perte de vue.

Mais quelles ruines retrouvons-nous! Je ne crois pas que les Allemands aient jamais montré une violence aussi inepte dans la destruction, une volonté aussi accusée de nuire pour le seul plaisir de nuire. Le sac de l'Oise restera, j'en suis sûr, un de leurs grands crimes. Nous nous prenons à rêver de représailles futures.

En monoplace, nous descendons l'Aisne, puis nous remontons l'Oise. Ici les lignes sur lesquelles nous pouvons descendre en rase-mottes; les emplacements de batteries. Les escadrilles d'artillerie vont avoir une joie sans mélange à visiter ces lieux si longtemps inaccessibles et à vérifier la justesse de leurs interprétations photo. Cette visite ne sera d'ailleurs pas sans danger. On signale que les Boches ont laissé dans les abris et les tranchées des attrape-nigauds: portes à explosions, boîtes de singe-grenades, paquets de tabac à la cheddite, etc.

Au-delà des lignes, la forêt de Laigle. Les beaux châteaux à la française qui l'ornaient ont été dévastés: on les voit une aile écroulée, la façade béante, le toit effondré. Certains sont rasés à deux mètres du sol; d'autres n'ont plus que leurs quatre murs, coques vides sans planchers, sans cloisons, au travers desquelles passe le jour par les ouvertures béantes des fenêtres. Auprès des châteaux, les villages détruits à la dynamite et incendiés fument encore. Ils sont démolis à hauteur d'homme: église, mairie, maisons et granges, minutieusement. Certains vus de haut ne laissent plus au sol que la trace noire et ocre d'un feu de paille dispersé.

La dévastation est si générale et si

parfaite qu'elle fait penser plutôt à un cataclysme naturel, à un tremblement de terre ou un cyclone qu'à une œuvre humaine.

Les arbres à fruits sont coupés au pied; coupés, les arbres des routes dé-pavées et creusées de grands entonnnoirs; coupés, les grands peupliers qui, basculés dans l'eau sur les péniches coulées, barrent le lit du canal. Tout le long de l'Oise, la voie du chemin de fer est veuve de ses rails.

Et cela s'étend jusqu'à Ham, jusqu'à Saint-Simon, jusqu'à Chauny et Tergnier. Rien n'a été épargné que Noyon. Noyon est encore debout et ses rues sont pleines d'habitants qui courent au-devant de nos soldats. Des cavaliers, spahis kaki à selles rouges, dépassent la ville et poussent des pointes tout autour. Notre infanterie, elle, est un peu hésitante. Après vingt-sept mois de tranchées, elle se sent dépaycée en rase campagne et marche à petits pas, craignant une embuscade ou une mitrailleuse derrière chaque bouquet d'arbres.

Nous tournons sur Noyon à 200 mètres, car les nuages sont bas. Sur la place de la cathédrale, grouille une fourmilière. C'est une musique de régiment qui joue pour fêter notre retour. On distingue les cercles concentriques: le public, les notables, les musiciens et le chef d'orchestre au centre.

Je pique à la verticale sur la foule pour lui faire l'honneur d'une petite exhibition. Mais mon idée n'a pas de succès: on me prend pour un avion boche et en un clin d'œil la place se vide. Je regrette de ne pas avoir vu de plus près le chef d'orchestre, le trombone et la grosse caisse galopant vers un abri.

Pendant ce temps, Bertrand atterrit sur le champ de manœuvres de Noyon et avertit les fantassins qu'ils n'ont rien devant eux et qu'ils peuvent avancer.

Nous rentrons en coupant de Noyon sur Fontenoy, zone déserte et inondée qui n'a pas encore été occupée, où les beaux hêtres de la forêt s'attristent le pied dans l'eau,

... Mars. — Temps de demi-saison qui mêle des nuages blancs innombrables au bleu du ciel. Nous grimpons dans ce dédale de flocons pour aller faire notre patrouille, l'adjudant Cavel, Costard surnommé Coco, un jeune

qui pilote un Nieuport, et moi-même.

Par des cheminées d'un blanc éclatant qui s'ouvrent et se referment, nous ne voyons le sol que par intermittence. Cavel, qui a l'amour et le don de l'acrobatie, pique parfois à travers l'ouate compacte d'un flocon de nuage et ressort 200 mètres plus bas. Le Spad, mince fuseau, file dans l'air comme une torpille aérienne.

Quatre mille. L'air devient glacé : quinze ou vingt degrés au-dessous de zéro ; nous sommes encore dans les nuages. Tout à coup, j'entends claquer une mitrailleuse : Cavel dans ce dédale est tombé à l'improviste sur un Boche qu'il tire à bout portant.

Le Boche glisse sur l'aile et disparaît, descendu probablement. Mais qui pourra nous renseigner sur sa chute que personne n'a pu voir du sol par ce ciel bouché ?

À quatre mille cinq, nous dominons enfin les flocons. Au-dessous de nous un champ de neige où s'ouvrent ça et là des trouées vers le sol. La solitude. Nous nous balançons tous trois dans l'espace pur et glacé. Mes mains, mon corps et mes pieds réchauffés par le moteur ne souffrent pas trop, mais ma figure se plisse de froid, ma bouche se gerce sous le givre de la moustache, mon nez gelé me fait mal. Le thermomètre de mon Spad descend à 50 degrés et ne veut plus remonter. Comment ferai-je si j'ai à piquer ?

Quatre mille huit. Vers Saint-Quentin, une silhouette sombre vole en rase-mottes sur la mer de nuages, suivie de son ombre qui sautille à côté d'elle.

Un Boche ! — Cavel pique. Je le suis, tandis que Coco, novice, ne comprend pas la manœuvre et reste là-haut.

Le Boche, qui ne se doute de rien, reçoit mon camarade sur le crâne, s'affole, pique tant qu'il peut, essaye de virer et ne parvient pas à semer Cavel qui lui lâche toute sa bande au derrière.

Je suis la chasse, mais ma température se met à baisser. À piquer par ce froid de canard, mon radiateur gèle et je vais sûrement caler mon moulin. Je lâche Cavel et je remets les gaz. Quelques ratés. L'Hispano reprend en se faisant prier, mais reprend. Sous moi, les deux combattants disparaissent

par une trouée, l'un poursuivant toujours l'autre.

Coco est hors de vue. Je ne m'obstine pas à le chercher et je continue seul ma patrouille. Je redescends l'Ailette. Nul zinc à l'horizon.

Deux éclairs de lumière attirent mon attention. Ce sont deux avions qui de loin semblent presque translucides. Je ne les aurais pas vus s'ils n'avaient en virant, accroché le soleil. Ils sont un peu au-dessus de moi, à droite.

Il y a des jours où l'on s'en ressent. Je tire sur le manche pour les rejoindre. Ce sont deux monoplaces : l'un d'eux, lourdaud avec un gros museau court, des croix noires perdues dans le camouflage vert sombre, l'air d'un Spad grossièrement bâti ; l'autre avec les ailerons débordants, pointus, pareils à ceux des « Taubes » d'autrefois, des plans nets, brillants, comme faits en métal mince, une queue en virgule, un ventre gris clair et des sales petites croix bien dessinées.



Avion allemand Etrich-Rumpler (Taubе).

Je suis 300 mètres sous le second. Je fais une chandelle, et je tire. Quelques coups — je m'enraye. Sale outil !

Au tour du Boche ; il manœuvre avec décision, il pique et je vois son hélice tourner au ralenti, disque brillant ; sa mitrailleuse claque et les balles au phosphore passent en laissant une traînée blanche pareille à un serpent en foire.

Je crois que je suis mal pris. Un coup de palonnier. Je sors de la gerbe et je pique vers chez nous. Les Boches restent en haut et j'ai l'impression vexante qu'ils viennent de me jeter du haut d'un balcon. Heureusement, ils ne me poursuivent pas, car je ne peux piquer indéfiniment avec cette température qui baisse et mon moteur qui va geler.

Hors d'atteinte, je me bats avec ma

Wickers qui refuse de reprendre du service. Je n'ai donc qu'à rentrer. Je mets vingt minutes pour redescendre à plat, avec mon thermomètre au-dessous de 40 et craignant continuellement de caler mon hélice.

Coco a déjà atterri. Cavel arrive à son tour. Il a perdu son second Boche dans un nuage, comme le premier, et tempête contre les observatoires d'infanterie qui n'ont pas vu ses combats.

... Mars. — Piston atterrit sur son 110 Nieuport, suivi de Coco, ombre fidèle. Il se précipite sur Bertrand.

« Je l'ai eu celui-là, mon lieutenant. Je l'ai eu. Faut le faire homologuer. C'est son plan qui a commencé à flamber avec une fumée. — Un gros jaune, mon lieutenant. — Justement j'avais emporté des Buckingham. — Coco a bien vu. — Tu as vu, Coco ? — Vous voyez ! — J'ai piqué, il a piqué, je piquais tant que je pouvais. J'ai tiré deux cents cartouches. Ma mitrailleuse est épâtante, mon lieutenant. Je n'ai qu'à souffler dessus

qu'elle part. Quand j'ai vu le plan touché, j'ai rectifié dans son milieu et il est tombé sur la forêt. — Un gros jaune, mon lieutenant, faut me le faire homologuer. — Surtout que vous me donniez toutes les précisions... »

Le soir, la Direction nous téléphone qu'un avion allemand a été effectivement abattu vers Coucy et qu'on va l'attribuer à Piston.

« C'est, dit le capitaine de l'aéronautique qui nous parle, votre dernière victoire dans l'Aisne. L'année va au repos. Pour vous, on vous prête en renfort à un groupe de chasse qui se forme en Champagne. Vous partirez sans doute ces jours-ci. »

Merci toujours.

27 Mars. — Cette nuit, nous sommes allés à Noyon, le patron et moi, pour prendre les derniers ordres



Un Gotha a été abattu sur notre front : ce qui reste des moteurs.

de l'armée que nous quittons. Course en auto sous la plus belle tempête que mars puisse nous offrir. Vent, neige, pluie, grésil par rafales. La chevauchée des Walkyries dans une Pan-Pan 24 HP.

Aux anciennes lignes, à Ribécourt, l'ère des difficultés commence : les Allemands ont dépavé deux kilomètres de route, détruit la voie ferrée, encombré le canal. Le génie a établi une chaussée de troncs d'arbres où ne peut passer à la fois qu'un seul véhicule. Sur cette voie unique défile, à longueur de journée, de nuit aussi, l'artillerie, les troupes, le matériel, le ravitaillement, etc. Pendant 20 minutes, nous regardons passer les gros camions patinant dans la boue, serrés, embouteillés, fouettés par la pluie. Nous sommes sous la garde d'un territorial ruisselant d'eau, capuchon relevé, fusil diagonal. Pour nous faire patienter, il nous mène voir sous la bourrasque les anciennes défenses, les postes d'écoute, les réseaux de barbelés.

À notre tour de nous engager dans le goulet. Un homme spécial, qui fait la navette en tête de chaque convoi, s'assoit sur le siège de notre voiture légère.

De l'informe amas de caoutchoucs mouillés et luisants, sort une voix sucrée qui dit à notre chauffeur :

« Une vraie nuit de Walpurgis.

— Je ne sais pas, répond cet homme simple, mais ça dérape bougrement et mon pont arrière fout le camp sur ces sacrés madriers... »

Cette nuit est vraiment d'un romantisme excessif. Le vent secoue la capote comme pour l'arracher, la

neige fondue entre par les interstices de la toile nous mouille sous nos couvertures.

Noyon. Dans l'obscurité, la ville est inextricable ; nous errons pour chercher la cathédrale, point de repère qui nous mènera à l'État-Major. Nuit complète. Nos phares éclairent des enseignes boches, en gothique, noir sur blanc : « Wechsel, Metzger, etc. » qui donnent à la ville un air étranger.

À l'Armée, dont nous trouvons enfin les bureaux, on nous confirme l'ordre d'hier. La 705 est envoyée d'urgence en Champagne. Il faut faire nos paquets, envoyer notre matériel roulant au plus vite, partir au premier jour de beau temps.

« De plus, on nous a félicités, ajoute Bertrand comme nous remontons en auto. On trouve que l'escadrille a fait du bon travail pendant l'avance et a bien mérité de l'armée.

— « Non gloria nobis sed libi domine... », vous avez marché devant et le cortège a suivi. C'est à la portée des plus modestes courages.

— Faites-moi le plaisir de ne pas me faire un char avec vos langues étrangères. Tout ça n'empêche pas que nous allons nous appuyer un gros travail dans un sale secteur après un hiver de boulot intense.

— Evidemment. »

Et retour identique par un froid de canard sur des routes encombrées.

Camp de la Monnette. Champagne.

30 mars 1917. — Quand nous sommes arrivés au groupe, nous avons été fort aimablement reçus.

« Vous tombez bien, nous a-t-on

dit. Nous n'étions pas assez nombreux et il fallait voler six heures par jour. Avec une escadrille en rab on n'en volera peut-être plus que quatre, quand le secteur sera calme.

— Et les Boches ?

— Les Boches ? Ne vous en faites pas, ça n'est pas ça qui manque ici, et des as. Malheureusement, on a tué Baldamus à la saucisse-party d'hier, mais il reste ses copains. Vous n'aurez qu'à sortir sur les lignes pour causer avec eux... »

Sous les averses (pourquoi faut-il donc qu'il pleuve chaque fois que je change de terrain ?), nous regardons monter dans un petit bois nos tentes D.W. Ce soir, dans la bruyère « humide encore de pluie », on installera nos lits Picot. Quand nous nous assoirons à la tête du plumard pour nous coucher, il capotera et nous joncherons le sol avec notre literie. Si nous parvenons à nous insérer dans nos draps, nous y introduirons avec nos pieds de la terre, des brins d'herbe, des bouts de bois mort qui feront, demain matin quand nous nous réveillerons, un épais terreau.

Par ailleurs, tout se tasse à peu près, sans frottements, dans le calme, et grâce à la complaisance des unités voisines.

Nous sommes, au camp de la Monnette, quatre escadrilles qui formons le groupe de chasse, le G.C. 42. Quatre escadrilles de monoplaces, Nieuport et Spad. Spad surtout, dont le rôle en Champagne, où l'on doit attaquer, dit-on, est d'assurer la sécurité du secteur en protégeant les avions de C.A. et en rendant la vie aussi insupportable que possible aux Boches.

Notre mission est donc uniquement le combat. Le groupe assure sur les lignes la permanence d'une escadrille de monoplaces.

L'escadrille de service se fractionne en trois patrouilles étagées à diverses hauteurs, patrouilles de trois ou quatre appareils qui doivent rester à croiser pendant deux heures sur un front indiqué.

Avant que cette escadrille ait quitté les lignes, une autre la remplace. Nous faisons ainsi deux patrouilles de deux heures chaque jour de beau temps.

Sous notre garde, les avions de réglage, de liaison et de photo, font pé-

nardement leur petit travail. Tout en protégeant ces frères moins bien armés, nous tâchons de coincer un Boche et si nous n'arrivons pas à le descendre, nous le forçons du moins à abandonner la place et à piquer chez lui.

Toutefois, il faut dire que, dans ce grand secteur, il arrive qu'un Boche nous file entre les doigts, attende le moment où nous avons le dos tourné pour jaillir sur le poil d'un innocent Farman (car l'aube du quatrième été voit encore des Farman sur les lignes), ou bien pour faire une photo de tranchée et revenir en mitraillant nos fantassins. Mais ces escapades sont rares; quand la patrouille apparaît, les Boches filent chez eux et notre présence fait le vide.

Le grand patron du groupe est le commandant Hermant. Inutile de dire sa réputation et ses états de service. C'est un vrai chef et un vrai pilote de guerre: physique un peu pesant de l'homme calme à qui on ne la fait pas, bienveillance, courage agissant, énergie tranquille.

Je lui sais un gré immense d'avoir été tel que je puisse l'estimer, l'aimer et l'admirer. Les hommes à la hauteur ne courent pas les rues. Or, il en faut pour commander l'aviation de chasse, c'est une arme de choix qu'on ne peut donner qu'à des chefs d'élite. Le corps d'armée et le bombardement ont des gens de premier ordre, mais nulle part dans l'aviation il n'y a un effort aussi dur et aussi constant à fournir une façon de combattre aussi dangereuse et épuisante, des pertes aussi élevées, un moral aussi gai et aussi haut que dans les escadrilles de combat.

Nous avons fait connaissance avec les pilotes du groupe qui nous ont tuyautés sur le secteur où nous commencerons à travailler demain.

Lundi dernier, ils ont eu grande manifestation, avec balade en corps chez le Boche, tandis que des volontaires attaquaient les saucisses: c'est une opération qui consiste à piquer derrière le ballon que son treuil descend en vitesse et à tâcher de le mettre en feu avec des balles incendiaires. Il faut quelquefois le poursuivre jusqu'à 200 mètres du sol pendant que vous sonnent les mitrailleuses et les canons. On ne dit pas comment les volontaires ont passé la nuit précédent

la saucisse-party.

Toujours est-il que le groupe a descendu deux peaux de bouc. De plus, un jeune pilote, qui n'avait pas vingt heures de vol sur les lignes, en revenant a dû se battre avec un Boche.

Au cours du combat, il est entré en collision et a cogné le plan supérieur de son adversaire avec sa roue droite. Le Nieuport a pu rentrer indemne, mais le Boche s'est écrasé au sol. On croit que c'est Baldamus, l'as de la Champagne.

31 mars. — Patrouille ce matin en compagnie du patron et de Loris. Temps moitié figue moitié raisin, très beau à l'Est, mais brouillé à l'Ouest par une couche de nuages.

Nous courons vainement de Tabure à Reims et de Reims à Prosnes, attirés par des éclatements blancs révélateurs de Boches, mais chaque fois les Fritz ont disparu quand nous arrivons.

Vers neuf heures, un Spad, assez loin de nous, attaque à quatre mille sur la montagne de Reims, un biplace qui revient de je ne sais quelle promenade dans nos lignes. Quand le Français lâche le Boche, nous essayons de le prendre en subsistance à notre tour, mais il pique comme un sourd et, avant que nous soyons arrivés à portée, il a plongé dans une couche de brume et s'est coulé jusqu'à ses lignes.

Cet après-midi, temps bizarre. À douze cents mètres, une couche de nuages largement espacés; au-dessus, un ciel magnifique.

L'escadrille n'a pu envoyer que sept Spad sur les lignes: une patrouille de quatre, entre trois mille cinq et quatre mille, une autre de trois à deux mille pour protéger les avions de réglage.

Pour cette patrouille du bas que je commande, la situation est compliquée: si nous volons sous les nuages à mille ou onze cents, les Boches passeront au-dessus du plafond sans que nous puissions rien faire. Si nous volons à deux mille, il se cacheront sous les nuages et feront ni vu ni connu, leur petite reconnaissance.

Ce qui était prévu ne rate pas: nous voyons tout à coup trois avions verts qui, après avoir survolé nos lignes — combien de temps?, nous n'en savons rien —, s'en reviennent plein de gaz chez eux, à la queue leu leu. On voit qu'ils piquent à mort, car leur empenage est plus haut que leur museau et

des flocons de fumée sortent de leurs pots d'échappement. Plongeon général de la patrouille vers les Fritz; en flèches, nous traversons un nuage à la sortie duquel Sagny manque m'emboutir. Je prends en chasse un biplace camouflé: grands plans, grand stabilo et tout petit fuselage trop mince marqué de chiffres blancs.

Je le tire, il me tire. Les flocons de ses balles explosives ont l'air de petits ballons du Louvre, mais il faut bien le lâcher à 500 ou 600 mètres au-dessus de Beine et mon retour est sonné par les mitrailleuses du sol. Mais un Spad, ça va vite...

Les fantassins qui ont vu ces coucous baguenauder au-dessus de leurs têtes diront que nous sommes des salopards et des propres à rien et que par principe nous laissons les avions ennemis survoler le secteur. Quels cris ne pousseront-ils pas s'ils voyaient, comme les Allemands, les patrouilles adverses évoluer constamment à trois kilomètres dans leurs lignes, car nous ne rentrons guère chez nous pendant les deux heures que dure notre barrage, nous volons presque uniquement chez l'ennemi, malgré le crapouillage sévère qu'il nous inflige.

... Avril. — Patrouille haute, avec Schelcher et Legrand.

À trois mille, nous apercevons une patrouille de cinq avions qui évolue un peu au-dessus de nous dans la direction de l'ennemi. Je m'imagine que ce sont les camarades que nous devons relever et, vexé d'aller moins loin qu'eux dans les lignes, je cherche à m'approcher. Mais eux reculent devant nous, sans cesser de monter, et je comprends mon erreur: c'est à des Boches que j'allais faire des amitiés.

Je les distingue maintenant: cinq Albatros monoplaces; ils montent, en même temps que nous et nous surveillent, circonspects. Ils tolèrent sans attaquer que nous empiétions chez eux de plusieurs kilomètres. Ils ont quelque cent mètres d'avance à la montée et ne se laissent pas rejoindre. Ça m'agace d'être dominé par ces taxis.

À cinq mille mètres, les deux patrouilles se regardent toujours en chiens de faïence, nous en-dessous. À cinq mille deux, nous renonçons à monter toujours, il n'y a pas de raison pour que ça s'arrête et les Spad ramment sérieusement. Et puis, il fait

froid : mon nez se recroqueville et mes lèvres se gercent ; j'ai l'impression que ma figure se fait petite, petite. Nous restons donc entre quatre mille huit et cinq mille, surveillants et surveillés sans avoir personne d'autre sur le secteur que nos cinq camarades.

Un peu avant la fin du barrage, nous piquons sur un biplace qui passe les lignes vers Prosnes ; mais à peine amorçons-nous le mouvement que les Albatros se mettent à nous descendre sur la tête et nous sommes obligés de leur faire face, laissant l'autre Fritz rentrer chez lui. On ne peut s'enfermer loin dans les lignes ennemies avec la menace d'un combat aussi inégal.

À l'atterrissage, je constate que j'ai la figure gelée : mon nez est brûlé comme par un triple coup de soleil et quand je retire mes lunettes la peau vient avec leur cercle de caoutchouc. Les camarades prétendent que la gelure ne me va pas, en tout cas elle me fait mal.

Legrand, qui a eu l'imprudence de retirer son gant pour tripoter sa pompe à pression, a le pouce et l'index de la main gauche gelés. Il a de grosses cloques sur la peau comme après une brûlure à l'eau chaude. Tout son bras est enflé ; il souffre et ne pourra voler pendant une ou deux semaines.

... Avril. — Il y a trop de mécaniciens en veine de lyrisme qui ont comparé l'avion de chasse au vautour guettant sa proie. Pourquoi pas à l'aigle ou bien à l'oiseau rock ?

D'ailleurs la comparaison n'est juste qu'à demi : un ou deux appareils qui seuls, très haut, se balancent et guettent une victime peuvent avoir l'air de rapaces ; mais la victime est à double tranchant (si l'on peut dire), la perdrix ou le lapin a de la défense, savoir une mitrailleuse quelquefois jumelée et dont les balles, si elles ne sont pas explosives, sont incendiaires.

Mais quelle lutte passionnante ! À la verticale de nos lignes ou un peu chez l'ennemi, le monoplace se tient muché dans le soleil pour qu'éblouis les avions ne puissent le voir d'en bas. Il attend.

Deux mille mètres plus bas, le gibier arrive qui ne se doute de rien : l'observateur remue sa T.S.F., tire ses photos ou respire l'air du temps. Le chasseur s'assure dans son siège, prend sa respiration, coupe les gaz et descend

une pierre sur le poil du Boche.

Si le Fritz n'a rien vu, la première attaque n'est pas trop dangereuse et on peut se risquer à tirer l'ennemi par-dessus. On commence le tir le plus près possible du but et on ne l'arrête que pour redresser et éviter la collision. Ensuite, comme l'observateur allemand a sauté sur sa mitrailleuse, il faut pour réattaquer, se mettre hors du champ de tir, c'est-à-dire par-dessus l'avion adverse, se protéger par son fuselage même ; manœuvre qui, avec un adversaire dégourdi, est moins facile à exécuter qu'à raconter.

Il y a trois sortes de pilotes : ceux qui se font tirer l'oreille pour passer les saucisses et n'attaquent jamais un Boche à moins de 400 mètres. Ceux-là, il faut se dépêcher de leur donner la Croix de Guerre dont le désir les retient seul au front, et que réclament discrètement pour eux, deux fois par mois, les huiles les plus diverses ; et les diriger sans tarder vers les services de l'arrière plus conformes à leurs aptitudes.

Puis il y a les as, les grands as. Ce sont des gens à part qui allient au courage un don spécial. Leur décision, leur rapidité, leur précision, leur adresse les mettent aussi loin de nous autres, pilotes normaux, que peut l'être un jongleur chinois d'un bon joueur de tennis. Je me rappelle m'être trouvé en même temps que P... au-dessus d'un Boche. Je me demandais comment l'attaquer. Brusquement, j'ai vu P... qui, un instant auparavant, était à côté de moi, tirant à trente mètres dans la queue du Fritz qui s'est mis à griller. Je suis encore ahuri de la façon dont la chose s'est faite. Ces as-là ne devraient attaquer qu'avec le minimum de risques et le maximum de chance de descendre leur adversaire. Ils doivent éviter de s'exposer inutilement ; leurs services sont trop précieux !

Point n'est semblable la situation de la troisième espèce de pilotes, les bons pilotes de troupe.

Ceux-là, entraînés et habiles, n'ont pas la maîtrise des précédents ; quand ils s'en prennent à un avion, ils ont beaucoup de chances de le rater, car le tir avec une mitrailleuse fixe est une chose excessivement difficile. Mais s'ils ne descendent pas le Boche, ils entravent son travail et le forcent à rentrer dans ses lignes. Ce sont les

chiens de garde. À ces pilotes, le gros travail, les barrages, la protection. Il leur suffit d'être énergiques et courageux et d'attaquer tout avion ennemi qui cherche à survoler nos tranchées. C'est parmi eux que je demande la permission de me ranger, ainsi d'ailleurs que la plupart de ceux qui m'entourent ; nous ne sommes pas des as, mais nous faisons un boulot utile. Des tas de biplaces ennemis ont dû, à cause de nous, abandonner leur mission, ou ramener leur observateur tué ou blessé. Il y en aura bien un, un jour ou l'autre, qui consentira à descendre, si toutefois nous ne le précédons pas nous-mêmes, car tant va la cruche à la rivière...

Notre patrouille dure deux heures. Heures pendant lesquelles il ne s'agit pas seulement de chercher le Boche, mais encore de veiller continuellement pour ne pas être surpris par un autre chasseur. Guetteurs, nous sommes guettés. L'agresseur peut venir de toutes les directions. Une main devant le soleil qui nous éblouit, les yeux clignotants, nous regardons vers cette lumière qui peut dissimuler un monoplace plus élevé et invisible, tordant le cou, nous observons derrière ou sous l'angle mort de notre plan qui nous cache le sol.

Dans cette tension, ce désir de surprendre, cette crainte d'être surpris, dans le froid, l'altitude, le manque d'oxygène, les cent vingt minutes de vol sont épuisantes. Pour peu que l'on pique deux ou trois fois de cinq mille à deux mille sur un Boche qui se trouve être un Salmson-Moineau, on se sent les yeux pédunculés comme ceux d'un homard et l'estomac entre les dents et même au-delà. Seule l'idée du Fritz que nous espérons rencontrer et descendre abrège ces instants. Les heures sont coupées par les combats pendant lesquels toute autre préoccupation disparaît. La chasse nous fait oublier la fatigue et le danger de la chasse.

Toutefois, il faut un rude effort pour monter dans son taxi et repartir quand déjà on a volé le matin, que l'on a sommeil, que l'on se sent les bras et les jambes rompus, la tête vide et que l'odeur des moteurs chauds vous soulève le cœur.

Trois pilotes à la coule ou moins fatigués s'appuient la patrouille haute à quatre ou cinq mille. Les autres volent à trois mille cinq et à deux mille. Tous

d'ailleurs rencontrent du Boche. Il y en a aux altitudes les plus diverses et l'on se bat tous les jours à cinq mille comme à mille, tantôt avec un Albatros qui gratte le plafond, tantôt avec un rampant qui fait de la liaison d'infanterie.

Ce matin, un Boche a essayé de passer les lignes à quatre mille six à l'extrémité Est du secteur. Nous l'avons attaqué alors qu'il était à quatre kilomètres chez nous et revenait en en mettant autant qu'il pouvait.

Schelcher l'a tiré d'abord, puis Piston, puis moi, et tous trois sans résultat. Pourtant nous nous étions approchés de lui autant que faire se peut. J'avais vu le mitrailleur dans sa tourelle comme je vous vois, les insignes au flanc du fuselage et la figure du pilote.

Comme le Boche rentrait chez lui après avoir encaissé notre triple salve, un Spad de la N. 840 qui venait nous relever s'est mis sous sa queue et lui a lâché une bande de cartouches incendiaires. Le pauvre Fritz s'est mis en vrille et s'est écrasé sur les tranchées au milieu des trous de marmites.

Au même moment, la patrouille basse avait une forte explication avec deux Boches qui essayent de passer les lignes à environ mille mètres pour faire je ne sais quoi chez nous.

«Des gros zincs, disait Sagny, avec des fuselages larges comme ça, en contre-plaqué. Ils nous ont tirés avec une mitrailleuse jumelée qui faisait un foin épouvantable. En voyant la patrouille, un monoplace qui les accompagnait les a plaqués froidement. S'ils n'avaient pas été si bas, on les aurait possédés à bloc, mais ils sont rentrés chez eux et on ne pouvait tout de même pas courir derrière leur stabilo en rase-mottes jusqu'à Pont-Faverger.»

★ ★ ★

Assis sur une caisse à essence, Sabot, mécanicien de Schelcher, tire la langue, un pinceau à la main. Il est devenu artiste décorateur et peint sur le fuselage du Spad la comète rouge, insigne de l'escadrille.

Car chaque escadrille a sa marque personnelle : une cigogne, un aigle ou un canard, un dragon, une croix de Lorraine, la tête de Sioux des Américains, une main de Fatma, un tigre, une rose ou un soleil, suivant l'humeur héroïque, folâtre ou lyrique de

ceux qui l'ont choisie.

En outre, chaque pilote a son emblème personnel ornant plus ou moins discrètement son appareil : chiffre ou fétiche que, malgré les règlements, il substitue au simple numéro qui devrait seul distinguer son avion. Navarre avait un Nieuport tricolore. P... a un Spad noir, M... un appareil rouge sang, et le prix que nous attachons à ces marques particulières qui nous accompagnent dans nos vols et dans nos combats montre que les gens de l'air ne sont pas moins superstitieux que ceux de la mer. Témoins les touch-wood et le bas de soie qui nous serre la tête sous le bonnet de fourrure, dépouille opime sans laquelle nos pilotes que je connais ne voudraient pas voler.

Nous errons sous les hangars, surveillant le travail des mécaniciens, des monteurs, des armuriers, toute la vie matérielle de l'escadrille. Je crois que nous sommes seuls debout : les autres pilotes, qui laissent tout souci en descendant d'appareil, dorment sur leur lit en attendant l'heure du service. L'altitude, la tension, la fatigue nous ont donné à tous une sorte de courbature perpétuelle et la maladie du sommeil : en dehors des heures de patrouille, sans prendre que le temps de manger, nous dormons, la bouche pâteuse et la tête bourdonnante.

«Allons ! je vais signer les pièces, dit Bertrand.

— Attendez, voici des coucous qui arrivent en rase-mottes et qui vont atterrir ; ça doit être la 721 qu'on annonçait aujourd'hui et qui vient renforcer le groupe.»

Sept ou huit Spad tournent à une trentaine de mètres au-dessus du terrain et cherchent le sens de l'atterrissage.

Tout à coup, l'un d'eux, qui vire au-dessus du bois de pins, pique du nez, fait un tour de vrille et s'enfonce dans le sol en pleine vitesse, le moteur en avant.

Impossible de savoir ce qui est arrivé : le pied du pilote a dû glisser brusquement, une de ses commandes s'est coincée, ou bien il a tourné trop sec pour sa vitesse. En tout cas, l'appareil s'est échappé si rapidement qu'il n'a pas eu le temps de le rattraper.

Un mort qu'on emporte la tête ballottante.

Il est une heure moins dix. Le rassemblement autour du Spad bousillé est déjà dispersé. Cavel sort de la tente, s'étirant, puis de Loris les yeux gonflés. Schelcher qui a mal à l'estomac et dont le déjeuner bousculé ne passe pas. Les autres pilotent.

Les Spad alignés face au vent tournent au ralenti pour chauffer les moteurs, tandis que nous nous habillons.

«J'en ai plein mes bottes, mon lieutenant, avoue Sagny.

— Que voulez-vous que j'y fasse, mon pauvre ami ? Croyez-vous que personne soit bien guilleret ici ? Dépêchons-nous, nous partirons encore avec cinq minutes de retard comme hier.»

Et Schelcher :

«Si je pouvais seulement descendre un de ces sales Fritz, je passerais la journée et la nuit à dormir et je tâcherais de ne plus penser coucou pendant vingt-quatre heures.

— Tu sais bien que P... ne laisse pas un Boche aux petits camarades ; il en descend un par jour en morceaux ou en flammes. Hier encore, il a asphyxié un biplace sur Prosnes, le zinc s'est cassé en l'air. Comment fait-il, l'animal ? Moi j'ai beau attaquer les Fritz à bout portant, ils se portent aussi bien que moi après la bagarre.

— P... lui-même m'a dit qu'il n'avait eu son premier qu'après au moins quarante combats...»

Les pilotes s'insèrent dans leur fuselage, bouclent leurs bretelles.

«Schelcher, vous ressemblez, avec vos bretelles et votre bonnet de cuir, à ce Boche en monoplace qui filait devant nous, l'autre jour, se retournant de temps en temps et donnant de grands coups de palonnier pour sortir de notre tir.

— Encore un que nous aurions pu cueillir et que nous avons loupé... Alors mille mètres au-dessus de la Cheppe ?

— Entendu.»

À trois mille cinq, Schelcher à ma droite, de Loris à ma gauche, nous nous balançons chez le Boche par Auberive, Moronvilliers, Beine.

Vers Pont-Faverger, deux points noirs passent la Suippe. Des biplaces qui s'approchent et font un grand tour vers l'Ouest, lents, prudents, hésitants. Nous rentrons vers nos lignes pour que le tir des auto-canon ne ré-

vèle pas notre présence. Les Boches arrivent; ils sont l'un derrière l'autre à deux mille cinq.

Je pique sur le premier; il grossit, il est tout près. Qui peut dire l'impression de cette présence si proche? Nous sommes seuls avec les fantassins à voir véritablement l'ennemi, à frapper directement, à connaître la colère, l'angoisse, les péripéties d'un combat singulier. La vue des croix noires, des deux hommes dans la carlingue me bouleverse et je perds un peu le commandement de moi-même. Je vise, je tire, je peux suivre les balles traceuses qui encadrent le Boche. Il fait un brusque à gauche et pique pour fuir. Je sens sa surprise, son affolement, sa peur. Je tourne avec lui et je tire encore, puis, pour ne pas le rencontrer, je fais un renversement et je lâche.

Déjà Schelcher est sur lui. Je vois les balles sortir de sa mitrailleuse, le Boche riposte et spirale à la verticale, son moteur très lourd l'aide à descendre rapidement. Il nous a entraînés plusieurs kilomètres chez lui et n'est plus qu'à 1.200 mètres. Nous l'abandonnons.

Je regarde du côté de Loris qui ne tire plus; son Boche pique tout droit; une fumée sort de son fuselage, il se met en vrille et on le voit s'écraser à terre. J'espère qu'on l'homologuera, mais tous ces combats se passent dans les lignes ennemies et il est difficile de trouver des témoignages.

Nous revenons vers Auberive fortement canonnés, et voici du côté de Prunay des éclatements blancs. Rapidement, je me dirige vers les coups de canon français, trop rapidement même, car mes deux compagnons ne me voient pas partir et je me trouve seul.

À 1.200 mètres, sur les lignes, à l'endroit où elles passent au sud de la voie romaine, un gros appareil boche. Il doit faire de la liaison d'infanterie, car un fanion rouge flotte à l'un de ses mâts.

Je vais à sa rencontre en tâchant de lui barrer la route du Nord, mais il m'a vu et pique vers chez lui tandis que son mitrailleur me sonne de balles explosives à flocons blancs.

Je le poursuis en tirant aussi, furieux contre ce gros zinc que j'attaque de si près et qui ne veut pas tomber. Le sol approche terriblement vite. Je regarde mon altimètre, il

marque 500 mètres. Nos tranchées sont déjà loin. Je ne peux m'enfermer plus avant et je remets la sauce pour rentrer.

Putt! — Putt! — des ratés! Mon moteur ne reprend pas; il y a des passages à vide; si je tire la manette, mon hélice va caler. Je remets vite au ralenti. Je regarde la température, elle est à 25°; dans le piqué trop long, l'eau s'est refroidie et quant à la pression elle est tombée presque à zéro.

Mon manche à balai entre les genoux pour avoir les mains libres, je pompe la pression du réservoir et je talonne avec la manette des gaz.

Putt! Putt! — des ratés, toujours. La carafe chez les Boches!

Le Spad descend, descend; ça ne plane pas beaucoup ces appareils-là, l'altimètre baisse: 300 mètres. Je vois distinctement les sapins qui défilent, les trous d'obus, les détails du sol. Et voici un tac tac régulier, qui n'est pas celui du Boche disparu, mais bien le tir des mitrailleuses de terre pour qui je suis une bien belle cible. Et puis quelques coups de canon tout proches me font sauter sur mon siège.

Mon moteur reprend un peu. Je n'ose le brusquer et mettre toute la sauce. J'ai 700 au compte-tours, 250 mètres.

Il y a un coin vert entre les deux lignes, dans la zone neutre, où tombent peu d'obus. Je me rappelle avoir remarqué cette corne qui avance vers le Nord. Si je pouvais aller jusque-là, capoter dans les fils de fer et gagner à pied les tranchées françaises!

Au bout de mon plan droit, une balle passe. Je le vois au petit trou de rien du tout qu'elle a laissé, la trace minime d'un coup de poinçon dans la toile. Je mets toute ma volonté vers mon petit coin vert. La mitrailleuse de terre me suit et je regarde en l'air pour voir si, comble de malheur, un avion ne me tombe sur le dos. Moins de 200 mètres.

Les ratés diminuent. 780, 800 tours, le moteur tourne, je suis tiré d'affaire. Je remets toute la sauce, mon moulin ronfle joyeusement, je monte tant que je peux, l'âme inondée de soulagement. Je passe les lignes, je suis chez nous et je reprends de la hauteur pour rejoindre les camarades.

Les Spad atterrissent un à un. Ils roulent lourdement vers les hangars, par à-coups de moteur, raclant, la terre

de leur béquille. Les mécanos courent en s'accrochant au bout des plans. Le premier pilote arrivé s'arrête, déboucle ses bretelles, retire ses lunettes, se hisse hors du siège et s'assoit sur la pointe de chasse. Il crie: «Tu as vu le Boche? Si je l'ai vu, et comment! — Et le gros sur lequel j'ai piqué. — Le brun-rouge qui tirait des incendiaires. — Tu m'as vu me battre avec les trois monoplaces qui étaient crapouillés au-dessus de Tahure? — Je l'ai tiré par-dessous. — Je l'ai pris en bout... chandelle... retournement... coup sur le manche... enrayage... J'ai une balle dans mon plan... Une dans mon fuselage. — L'Albatros, le biplace..., etc.»

Les pilotes parlent, parlent. Ils ont tous un coup exceptionnel à expliquer; ils sont bavards, énervés. Les plus froids tiennent de longs discours aux camarades, aux mécanos, aux étrangers, badauds, fantassins ou artilleurs au repos, rassemblés en auditoire.

Après deux heures de tension d'esprit, de crapouillage, de combats, de solitude, d'oppression et de froid, ils sont passés en quelques minutes de 4.000 au sol et ivres d'oxygène, les yeux brûlants, la tête bourdonnante, les membres gourds, ils se détendent par un bavardage entrecoupé, nerveux et sans suite.

Le petit Bergamot de la 740 atterrit et ne parle pas.

Il cale son hélice, redresse trop haut, touche le sol lourdement et son Spad reste en travers de la piste, immobile.

De loin, on voit sa tête s'appuyer si pâle à la pointe de chasse qu'on accourt en hâte.

Il a la main sur son ventre qu'une balle a traversé et la fourrure de son gant est poisée de sang.

Sa face est creusée comme celle d'un vieux bonhomme, ses yeux sont étonnés et hagards. Pourtant, il a un pâle sourire quand on vient à lui.

De Nauroy, où il a été blessé, il a mis toute sa volonté à revenir au terrain et maintenant il n'a plus la force de parler.

Doucement, on le tire par les épaules du siège sanglant. On le couche à terre en attendant un brancard. Il faut écarter son chien qui, inquiet, vient mettre sur sa figure son museau froid.

On l'emporte.»

TABLE DES MATIÈRES

Baron Pierre de Caters	03
Capitaine Deschamps	06
Commandant Jacquet	07
Willy Coppens	08
André De Meulemeester	10
Edouard Thieffry	19
Jean Olieslager	20
Albert Van Cotthem	23
Lieutenant Vertongen	25
La vie d'un aviateur	25



«L'As des As» Willy Coppens et J. Olieslagers lors de la remise du drapeau par le Roi au corps d'aviation d'Evèrè.

