

8° Z
7183
(45)

n "Patrie"

GEORGES THOMAS

20^{c.}

Le récit complet
illustré

GUYNEMER

L'AS DES AS



E. ROUFF, Editeur, 148, Rue de Vaugirard, PARIS

GUYNEMER

l'As des As

Georges Guynemer, né à Paris le 24 décembre 1894, tué dans un combat aérien le 11 septembre 1917.

Engagé volontaire pour la durée de la guerre le 23 novembre 1914, il fut successivement nommé :

Caporal le 8 mai 1915; sergent le 20 juillet 1915; sous-lieutenant le 4 mars 1916; lieutenant le 31 décembre 1916; capitaine le 18 février 1917.

Officier de la Légion d'honneur, Titulaire de la médaille militaire, de la croix de guerre avec vingt-six palmes, officier de l'ordre de Léopold, croix de guerre de Belgique, Décoré de la Distinguished Service order, de l'ordre de Danilo de Monténégro, de la croix de Saint-Georges de Russie de 3^e classe, de la croix de Saint-Michel-le-Brave de Roumanie et de l'Etoile de Kara Georges de Serbie.

« Teare enut fel, le jeune audacieux... »

PHILIPPE DESPORTES.

I

UNE CLASSE DE MATHÉMATIQUES

DANS une classe du Petit-Collège, à Stanislas, en 1910, devant une trentaine d'élèves, le professeur expose, au tableau noir, la redoutable théorie de l'extraction de la racine cubique. Depuis un instant, il semble s'impatienter, et par moment interrompt sa démonstration pour promener sur la classe des yeux investigateurs et sévères par-dessus ses grosses lunettes, ce regard mécontent que les élèves connaissent bien, et qui va d'un bout à l'autre des bancs pour rechercher les bavards dont les conversations étouffées bourdonnent au milieu du silence.

Copyright by F. Rouff, Edit., 1917. — Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

87

7183 (45)

Tout à coup, le maître s'écrie :

— Guynemer et Richard, vous n'écoutez pas!

Mais il fait cette observation sans colère, car il s'adresse sans doute à deux bons élèves qui n'ont pas coutume d'être inattentifs.

L'on entend aussitôt un bruit de papier froissé, un petit aéroplane disparaît rapidement dans le pupitre de son propriétaire; l'élève Guynemer rougit très fort, et ses beaux yeux noirs fixent soudain les chiffres qui blanchissent le tableau.

Le calme rétabli, le professeur achève sa démonstration, puis s'étant assis il dit :

— Guynemer, passez au tableau?

Le jeune garçon aux traits réguliers et fins, frêle mais très grand pour son âge, doué d'un regard ardent et expressif où se lit une volonté singulière, s'élançe d'un bond jusqu'à l'estrade.

Avec une extraordinaire facilité, il retrouve la trame compliquée des calculs multiples, proclame le résultat, fait la preuve, et va se rasseoir à sa place, tandis que ses camarades qui n'ont pas tous très bien compris l'admirent.

A ce moment, l'heure de la récréation sonne. Les écoliers se répandent dans la cour et sous le préau.

— Richard, dit Guynemer à son voisin — qui devait devenir aussi un habile officier aviateur — Richard, n'oublie pas « l'aéro » ?

— Mais non, répond celui-ci, j'y pense!

Et ce disant, il retire du pupitre, au milieu d'un entassement de cahiers et de livres, l'appareil de papier, un peu endommagé d'avoir été brutalement remisé tout à l'heure. Avec précaution, les deux jeunes constructeurs redressent les ailes froissées, ajustent à l'aide d'une épingle l'hélice en carton. Puis l'un d'eux décide :

— On va l'essayer?

Dans la cour, les élèves se rassemblent pour assister à la première envolée de l'avion minuscule de papier et de fil de fer habilement construit.

Un grand, un « cube », comme disent les lycéens, grimpé sur le rebord d'une fenêtre, va le lancer. La minute est émouvante. Guynemer se montre particulièrement anxieux.

D'abord, l'« aéro » plane, esquisse une virgule, puis va se poser à l'autre bout de la cour, en heurtant assez brutalement le trottoir.

— Domage qu'il ait « capoté », regrette Richard.

Un élève des petites classes, qui essaie de voir par-dessus les

Épaules des grands, en se dressant sur la pointe des pieds, s'écrie tout à coup :

— Oh, un vrai, un vrai !

Et il désigne le ciel.

Les têtes se lèvent, les cris ont cessé soudain. Effectivement, un monoplan Blériot, volant très bas, se dirige du côté du champ d'aviation de Vincennes. C'était un événement alors, qu'un avion passant au-dessus de Paris.

A cette vue, Guynemer abandonne son jouet, et ses yeux où luisent des éclairs d'envie, suivent dans le ciel le sillage de fumée légère que l'avion laisse derrière lui. Quand il a disparu, il écoute encore le ronflement du moteur qui va en diminuant à mesure que l'appareil s'éloigne.

Ceci se passait au moment du « Circuit européen », l'aviation sortait alors de la période expérimentale. L'homme venait de faire la conquête du ciel et tous les jeunes gens qui avaient assisté à « l'envolée merveilleuse » rêvaient de devenir un de ces hardis cavaliers de l'air qui allaient, chevauchant des aigles de toile et de métal, porter de capitale en capitale, par-dessus les plaines et les monts, la cocarde aux couleurs françaises.

II

LES PREMIÈRES AILES

QUAND la guerre éclata, Guynemer était encore un jeune étudiant.

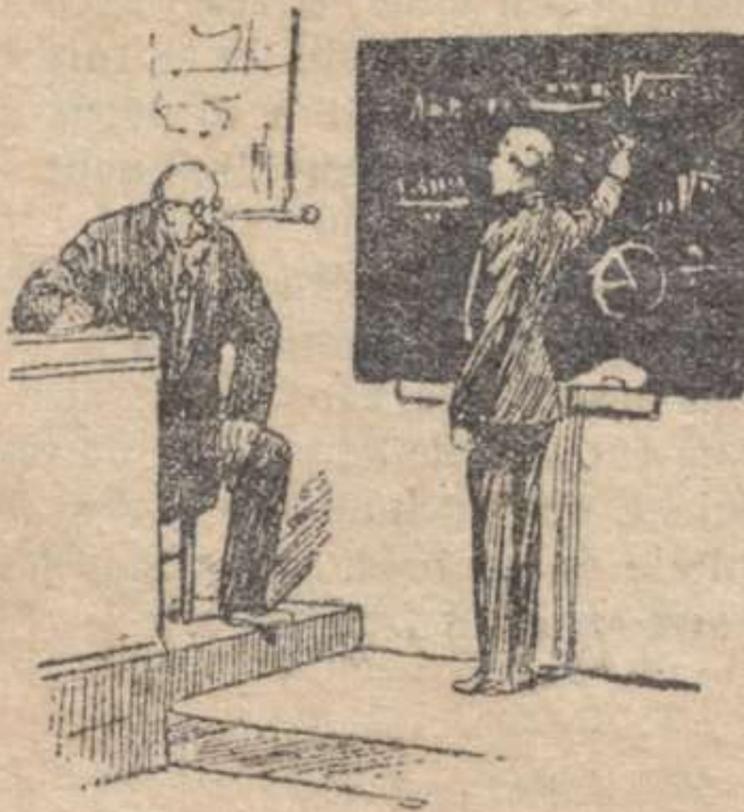
Alors en vacances à Biarritz, il apprit la rage au cœur que les hordes allemandes traversaient Compiègne, où était l'habitation des siens. Ce frêle enfant, petit-fils et fils d'officier, descendant de ce Guynemer tabuleux, héroïque compagnon de Charlemagne dont la chanson de Roland nous conte les exploits, cet adolescent de vingt ans donc, sentit grandir en lui une âme virile.

Trois fois, il voulut s'engager dans l'infanterie; à chaque tentative, les médecins l'ajournèrent.

C'est alors qu'il songea à passer dans l'aviation.

Ce candidat à Polytechnique, fut admis comme élève mécanicien à l'aérodrome de Pau.

— Hé! les gars, voilà un compagnon un peu là qui nous arrive en renfort, s'écria le chef de l'équipe de réparation des moteurs, dit « Vieux Charles », lorsque dans l'atelier établi sous le Bessonneau de toiles vertes, Guynemer fit son entrée. Tous les mécaniciens regardèrent curieusement ce grand jeune homme fluet, imberbe, un peu mystérieux, mais sympathique dès l'abord.



Il retrouve la trame compliquée des calculs multiples (p. 2).

Le nouveau venu se contenta d'adresser aux « mécanos », ses nouveaux camarades, un sourire amical; sans rien répondre, il mit sur ses vêtements une combinaison de toile bleue, ensuite, il avisa un ouvrier qui « rodait » des soupapes, et il lui dit simplement :

— Voulez-vous que je vous aide?

Comme s'il n'eût jamais fait autre chose de sa vie, prenant dans ses mains fines les pièces noircies par l'huile sale, il polit successivement huit soupapes en les faisant

tourner sur leur siège enduit de pâte d'émeri (1).

— Mais dis-donc, « Fil-de-Fer », interrogea « Vieux Charles », en lui donnant tout de suite un surnom comme il est de coutume au régiment, t'étais mécano dans le civil; jusque tu « bossais » ?

— Non, je n'étais pas mécanicien, répondit simplement le jeune homme, en riant de tout son cœur, à ce langage bizarre et qui ne lui était pas familier.

Aussitôt, il fut aimé de tous, de ses camarades et de ses chefs.

Bientôt, d'ailleurs, il devint un ouvrier habile, travaillant avec plus de goût, d'intelligence, souvent même plus rapidement que certains « compagnons » qui avaient plusieurs années de métier.

Quelquefois, quand l'ouvrage était « avancé », il allait jusqu'à l'aérodrome proche; monté sur un pylône d'observation,

(1) Authentique.

ses yeux suivaient longtemps l'évolution des « pingouins », les apprentis pilotes s'essayant sur des « coucou » gigantesques, des « cages à poules » vétustes qui font sourire maintenant les vieux routiers des airs, les pilotes des bébés-Nieuports ou des Spads rapides.

Quand il revenait dans l'atelier obscurci par la fumée de la forge, dans le bruit assourdissant des tours, des perceuses, des laminoirs, pensant aux très humbles prouesses auxquelles il venait d'assister, il rêvait de s'envoler aussi, mais dans des cieux empanachés de la fumée des batailles.

La plupart de ses camarades qui préféraient aux dangers des airs la sécurité du plancher des vaches, le raillaient affectueusement :

— Eh bien, « Fil-de-Fer », tu viens de voir casser du bois ? Tu voudrais bien, je parie, « bouziller » à ton tour quelques zincs ? lui disait Vieux Charles.

Guynemer en convenait, riant toujours, amusé par l'imprévu de cet argot spécial avec lequel il commençait à se familiariser.

Un jeune sergent venu de l'infanterie et nouvellement arrivé, s'étonnait aussi de la bizarrerie des expressions qu'il entendait.

— Je doute parfois, disait-il, que l'on parle français ici. Un pilote déclare, en désignant son appareil :

« — C'est un sale berlingot, il est tangent ! »

« L'autre me révèle que X... est épatant pour « monter en cheminée », quoique je n'aie jamais entendu dire que X... fût ramoneur. Il paraît qu'il y a aussi un certain « manche à balai » (1) qui donne rudement du fil à retordre aux apprentis, et qui est plus difficile à manier que tous les manches à balai du monde...

Puis les deux jeunes gens se confiaient leurs rêves magnifiques, leurs enthousiasmes et leurs ambitions héroïques.

Une première satisfaction fut donnée à Guynemer lorsqu'il devint mécanicien de piste ; au lieu de réparer des pièces de mécanique, il fut désormais chargé de l'entretien et de la surveillance des moteurs d'appareils. Il vécut alors la vie remuante et passionnante de l'aérodrome.

Après six semaines, il fit une demande pour être admis comme élève-pilote ; elle fut agréée.

Il connut les griseries du grand air, la joie intense de planer loin de la terre dans la lumière blonde ou dans les mers de nuages.

(1) Levier de commande.

Lorsqu'il alla serrer la main à ses camarades les mécanos, Vieux Charles le félicita.

— Tâche voir, dit-il, de faire comme Chignol, ton prédécesseur ici. Lui aussi, devint élève-pilote.

La première fois qu'il partit seul pour « faire le triangle » (1), une panne le descendit à quatre kilomètres d'ici. C'est un paysan qui ramena son taxi, traîné par un mulet, vers les dix heures du soir. Ça n'empêche pas que le chef pilote, apprenant qu'un appareil était rentré à la nuit, et croyant qu'il était revenu par ses propres moyens, fit appeler Chignol et le complimenta :

— Très bien, mon cher pingouin, lui dit-il, vous finissez votre triangle par cette nuit noire, sans casser du bois, vous avez un joli culot et vous ferez un bon pilote de bombardement.

Le lendemain Chignol partait sur le front en escadrille.

Guynemer sortit, riant de cette histoire, authentique paraît-il, mais lorsqu'il se fut éloigné, Vieux Charles dit gravement aux autres ouvriers :

— Ce gosse, il sera épatant, c'est moi qui vous le dis: avant peu nous entendrons parler de lui.

III

UN BEAU DÉBUT

C'EST Védrines qui fut chargé de parfaire l'instruction de Guynemer quand il arriva à la M. S. 3 qui devait devenir la fameuse Escadrille des Cigognes.

Le pilote populaire, connu dès avant la guerre pour ses prouesses sportives, alors que l'aviation naissait, et qui depuis a rendu d'éminents services, accomplissant de périlleuses et difficiles missions dont la réussite lui valut la médaille militaire et de nombreuses citations, Védrines donc, raconte qu'on

(1) Circuit par trois points, imposé aux « pingouins » (élèves) comme exercice d'entraînement.

lui annonça Guynemer, alors caporal, comme un jeune prodige, « un petit gosse de vingt ans qui faisait des vrilles après deux mois seulement de pilotage ».

Il donna au futur « as des as » d'excellents conseils et le fit profiter de sa longue expérience de vieux routier des airs.

Au bout de quinze jours d'exercices d'école, Guynemer se sentit assez sûr de lui pour tenter une croisière. Un matin qu'il travaillait à son appareil avec son mécanicien Guerder, il aperçut au loin, survolant les lignes françaises, un avion boche qui faisait du repérage, photographiant les emplacements de batteries, les tranchées françaises que les lourds canons allemands arroseront tout à l'heure d'une pluie de fer et de feu.

Sans prévenir personne, car il fallait surprendre l'ennemi, et ne pas lui laisser le temps de s'enfuir, Guynemer saute sur son siège. Guerder lance le moteur et prend place à son tour dans la carlingue, au poste de mitrailleur.

L'avion roule un instant, s'élève, pique droit sur le vilain oiseau allemand.

Celui-ci, quand il s'aperçoit qu'il est pris en chasse, s'enfuit sans vergogne. Guerder tire quelques cartouches, mais de trop loin pour que l'ennemi puisse être atteint.

— Dommage! dit Guynemer, et il songe à ce qu'eût été le retour si l'ennemi avait été terrassé.

Mais voilà un autre boche qui s'avance vers nos lignes. Pour le contraindre à accepter le combat, le pilote français feint tout d'abord de ne pas le voir. L'avion franchit nos tranchées dans la région de Soissons. Tandis qu'il évolue sur la ville, tout à sa tâche d'observation, Guynemer le rejoint.

Ils luttent pendant dix minutes environ.

De leurs trous, nos poilus anxieux suivent les péripéties émouvantes du drame aérien. Les deux appareils arrivent à se toucher presque.

A vingt mètres du boche, Guerder tire cent quinze cartouches. Malheureusement sa mitrailleuse est dérégulée, ce qui nuit à la précision.

Rageusement, l'Allemand riposte.

Une balle atteint Guerder à la main droite; une autre, traversant son cache-nez, lui frôle visage.

D'avoir senti la mort siffler à ses oreilles, une nouvelle ardeur l'anime, il réussit à rectifier son tir. Victoire!

L'aviatik prend feu. Une balle a tué le pilote ennemi qui s'effondre dans la carlingue, tandis que l'observateur lève les bras, désespéré.

Racontant en quelques mots son premier combat, Guynemer ajoutait :

« C'était une désagréable vision, mais nous étions vainqueurs! »

Et comme pour s'excuser :

« N'avions-nous pas fait à autrui ce que nous ne voulions pas qu'il nous fit? »

Du poste d'observation d'une batterie d'artillerie près de laquelle il a atterri, le jeune vainqueur téléphone à son escadrille. Ses camarades, ses chefs accourent. On l'embrasse, on le félicite.

Modeste comme il le sera toujours, Guynemer ne songe qu'à rendre hommage à l'adresse et au sang-froid de son mitrailleur. Seule, une flamme joyeuse qui brille dans ses yeux exprime, chez le vainqueur, la joie de la première victoire.

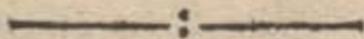
Ainsi le jeune pilote était aussi simple dans le triomphe que courageux dans le combat.

Lui pour qui semblent être faits ces beaux vers du poète des hommes sublimes :

*Mes pareils à deux fois ne se font pas connaître
Et pour leurs coups d'essai veulent des coups de maître.*

Guynemer, ainsi que son mécanicien, un brave et un modeste aussi, recevaient quelques jours plus tard la médaille militaire et toute l'escadrille présente, tous ces pilotes comptant pour la plupart des victoires nombreuses, ces récidivistes du courage, admiraient celui qu'ils avaient appelé le « petit », mais qui aurait pu leur répondre :

*Je suis jeune il est vrai, mais aux âmes bien nées,
La valeur n'attend pas le nombre des années.*



IV

FAIRE FACE!

LA carrière de Guynemer ne fut ensuite qu'une longue série de victoires magnifiques et prodigieuses. Les trophées s'ajoutèrent aux trophées, car l'as des as avait trouvé une méthode, une tactique simple et sûre qu'il résumait dans sa fière devise : « *Faire face!* »

Chevalier de la Croisade des airs, il avait, sinon sur une bannière ou l'écu de son blason, du moins dans son cœur, gravé cette virile et hautaine maxime à laquelle il fut toujours fidèle.

Sans dédaigner de parfaire ses connaissances techniques, son adresse de tireur, son habileté professionnelle qu'il s'attachait au contraire à augmenter sans cesse, il avait compris que la plus haute, la principale qualité d'un combattant de l'air devait être un courage à toute épreuve, une audace folle, un dédain absolu des coups que l'on peut recevoir. Il était à ce point intrépide et téméraire qu'il fut « descendu » à huit reprises, ramenant d'ailleurs toujours son appareil rempli de balles, avec des câbles cisailés.

Un jour, sa mitrailleuse déréglée fit éclater son hélice au moyeu; une autre fois, un obus de 77 arriva de plein fouet dans ses plans.

De ces dangers courus à tout instant, — car, nous dit son chef, le commandant Brocard, « il restait parfois dehors des journées entières, guettant l'apparition des fokkers et des taubes, comme un vrai chat », — il parlait avec une bonhomie souriante.

En août dernier, il confiait à un de ses amis :

— J'ai fait plusieurs chutes, mais vous voyez, ça se raccommode très bien! Une fois, mon appareil a flambé à 3.000 mètres, et je suis là pourtant!

Néanmoins, il savait bien qu'un jour le sort lui serait contraire, il n'avait pas le pressentiment vague, mais la certitude

mathématique de sa mort inévitable... et il volait quand même, sans cesse, sans repos, et il recherchait tous les combats, et il remportait victoires sur victoires, ...avouant quand il était loin de sa famille ou de ses amis très chers :

— C'est fatal, je n'y échapperai pas!

Ses chefs, ses camarades, savaient aussi d'ailleurs que « son tour viendrait de quitter pour un séjour plus calme, les hauteurs glacées où la bataille est passionnante, où la victoire est la plus magnifique récompense des efforts accomplis » (1).

En vain, voulaient-ils le persuader qu'il devait s'accorder quelque repos ou accepter un poste moins périlleux. « Il n'estimait jamais en avoir fait assez. Il était hanté par la crainte que le public ne s'imaginât qu'il se reposait sur ses lauriers, et le lendemain d'une victoire il repartait encore plus intrépide. »

Aux aviateurs ses compagnons, il donnait volontiers des conseils, leur disant souvent :

— Ne faites pas ce que je fais.

Une fois, il répondit à l'un d'eux qui lui demandait :

— Quelle est la chose la plus dangereuse pour un aviateur :

— C'est de se battre contre deux avions. Ça, ce n'est pas le filon... On ne doit jamais accepter le combat dans ces conditions-là.

— Et pourtant, vous l'avez fait hier.

— C'est vrai...

Plus forte que leur admiration, ces « as » intrépides, ces farouches tueurs de boches, ressentait une angoisse étrange, et s'attristait à découvrir ce hautain mépris de la mort, chez le benjamin des « as » par l'âge et le doyen par le nombre de ses victoires, celui qu'ils appelaient dans leur affection le « gosse » ou le « petit », et qu'ils aimaient un peu comme un enfant, dont il avait toute la sensibilité, la douceur et la grâce fragile. De la même lignée que les Bara et les Viala, il monta plus haut qu'eux encore en gloire pendant sa vie, et il se place, à présent qu'il n'est plus, à côté de Bayard, Duguesclin, Hoche, Marceau, au Panthéon de l'Histoire. De tous ces héros, il sera peut-être le plus aimé, car il a succombé, dans la splendeur de la jeunesse, avec le prestige de la gloire aérienne, comme ce fabuleux Icare, célébré par le poète :

« Il mourut poursuivant une haute aventure. »

(1) Paroles du commandant Brocard.

V.

UNE PARTIE DE BRIDGE

DANS l'arrière-salle d'une petite auberge picarde, quelques « as » de l'escadrille des Cigognes se délassent des émotions et des fatigues des combats. Quatre d'entre eux jouent au bridge; les autres regardent, jugeant des coups, s'indignant des maladresses commises.

La grande salle voisine est pleine de poilus anglais et français couverts de la boue des tranchées de la Somme où pendant ce mois de septembre 1916 et les mois précédents ils viennent de remporter d'immortelles victoires.

Poilus et tommies, essayent de s'entendre réciproquement, en utilisant les rares mots, les uns d'anglais, les autres de français qu'ils croient connaître et qu'ils écorchent à plaisir.

C'est, dans l'auberge, un étrange charabia.

Comme cela s'est produit de tout temps, nos petits Parisiens pensent parler la langue de Shakespeare parce qu'ils usent d'une espèce de petit nègre qui tient des deux idiomes sans ressembler à aucun.

— Aôh, yes tommie, dans le room, aviateurs, good aviateurs, as! explique un petit chasseur à un highlander immense auquel il désigne les joueurs qui sont dans la salle à côté. Puis il ajoute, en faisant une allusion assez irrespectueuse aux décorations qui constellent la poitrine des « as » :

— Batterie de cuisine... beaucoup.

Et l'Écossais qui, par courtoisie, feint d'avoir très bien compris, répète invariablement :

— Yes, oui, yes!

Un brigadier d'artillerie qui a fait de l'observation en « saucisse », et qui connaît quelques aviateurs, renseigne ses camarades :

— Il y a le lieutenant Heurteaux, huit aéros descendus, mon vieux, et puis, le sous-lieutenant qui a une petite moustache, il

s'appelle de La Tour, cinq avions et deux drachens, ça t'en bouche une surface, hein, mon vieux! Et qui-là avec la chéchia, qui n'est que sergent comme toi, et bien, c'est Chainat. Tel que tu le vois, il a « bouzillé » neuf boches et un drachen aussi. C'est comme je te le dis... mon vieux. L'adjudant qui vient justement de perdre une tournée, c'est Dorme, douze Allemands à la clé. Ça t'épate... mon vieux? C'est pourtant vrai comme t'es là. Et puis, il y en a d'autres encore que je ne connais pas, mais qui sont de rudes lapins, vu que dans cette escadrille, il n'y a que des « as ».

Cependant, la partie de bridge languit. Les partenaires tirent successivement leur montre, s'étonnant :

— C'est étrange qu'il ne soit pas rentré. Il sait pourtant que nous l'attendons ici, dit l'un.

— On va téléphoner à l'escadrille, propose un autre.

— Mais non, répond un troisième; il n'est que onze heures et demie, il n'arrive toujours qu'à la dernière minute, vous le savez bien. Quand il est là-haut, il ne peut plus redescendre. Pour peu qu'il se soit promis d'avoir un boche, il n'atterrira pas qu'il ne l'ait eu.

La petite fille de la maison, une jolie blondinette d'une huitaine d'années qui range les verres sur la table, déclare :

— Moi, je vais voir s'il ne vient pas, M. Guynemer!

Et elle part sur la route.

La partie reprend, mais les joueurs échangent maintenant les observations aigres-douces habituelles entre partenaires inattentifs. Mutuellement, ils se reprochent leurs « gaffes ». On entend dans la dispute :

— Si vous êtes « grand Schlem » (1), c'est bien votre faute.

— C'est de La Tour, le mort.

— Ah, non, non, proteste comiquement l'intéressé, pas de plaisanteries macabres, attendez un peu! Décidément, le bridge est funèbre avec ses expressions de mauvaise augure. Je n'y jouerai plus.

— Vous feriez bien, répond un des partenaires, vous jouez comme une « savate », mon cher, en ce moment.

Mais une automobile s'arrête devant l'auberge dans un grand ronflement de moteur. Guynemer apparaît sur le seuil.

— Charmant, constate-t-il, et vous me reprochez de ne pas jouer au bridge?... Mais, de dehors, je pensais que vous vous

(1) Expression par laquelle on désigne certaine situation dans le jeu de bridge.

battiez... Regardez un peu, Deullin, dans votre miroir, l'air furieux que vous avez.

— Il y a de quoi! Je suis d'une humeur massacrate à cause de...

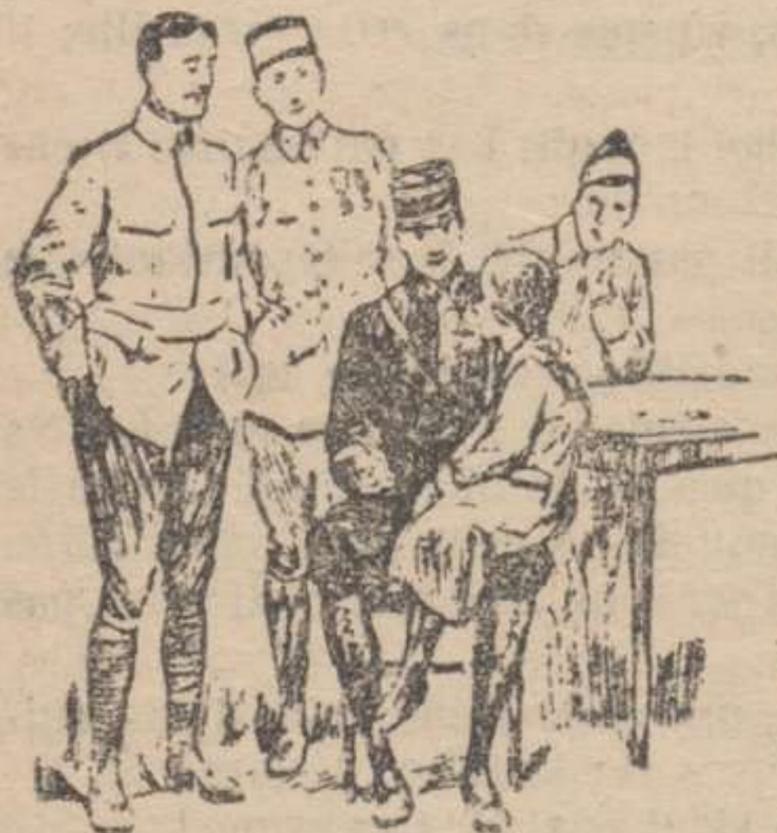
— Si vous êtes d'une humeur massacrate, il faut venir avec moi cet après-midi; les boches en profiteront... A propos de massacre, je viens de me faire... assaisonner comme il faut.

— Ah! comment ça?

— Je roulais en auto, à toute allure, pour ne pas être en retard, et pour ne pas entendre le concert des invectives dont vous avez coutume de m'abreuver, lorsque cela m'arrive par hasard.

— Oh, par hasard!...

— Oui, par hasard! Voilà qu'en passant dans une rue d'Amiens, j'aperçois une vieille dame qui traversait la chaussée. Devant mon Hispano (1), elle s'affole, ne sait si elle doit gagner le trottoir d'en face ou retourner sur celui qu'elle vient de quitter. Je me rends compte de ses hésitations, je freine, j'arrête. La



Deullin Heurteaux Guynemer

— Alors vous avez tué seize avions boches, monsieur Guynemer? (p. 15).

pauvre femme était blême de peur. Elle avait si bien cru que la mort venait de la frôler, qu'elle me lança d'une voix vengeresse ce mot :

« Assassin! »

— Et qu'as-tu dit?

— Je me suis découvert et j'ai répondu :

— Madame, vous ne croyez pas si bien dire... D'autant plus, mes amis, que j'en ai un autre sur la conscience depuis aujourd'hui.

— Le seizième?

— Oui. Ce boche a d'ailleurs mis une bonne volonté digne d'un meilleur sort.

— Seize!... Mais ça s'arrose?

— Certainement... Nous l'arroserons!

(1) Marque d'automobile.

— Alors, vous avez tué seize « aéroplanes » boches, monsieur Guynemer? Interroge la petite fille.

— Mais oui, Henriette.

— C'est difficile.

— Non; on arrive près du boche et on lui envoie un bon coup de fusil, alors il est mort.

Guynemer, qui aime beaucoup les enfants, avait pris la petite sur ses genoux, et il répondait avec bonne grâce aux questions naïves qu'elle lui adressait :

— Tu vois, je tue les boches comme ton papa tuait les perdreaux avant la guerre, quand il allait à la chasse. C'est plus gros, voilà tout.

— Oui, mais les perdreaux n'ont pas de fusil pour se défendre, tandis que les Allemands, ils en ont.

— C'est vrai, seulement eux... ils me manquent.

— Ah!... Et vous tuerez encore des boches, monsieur Guynemer?

— Pardi.

— Oh que je suis contente!... Combien que vous en tuerez?

— Cent... au moins.

— C'est beaucoup, constate avec une comique gravité la petite fille, et elle ajoute :

— Moi, si j'avais été garçon, je me serais mis officier, et j'aurais tué des boches parce que je ne les aime pas. Pour vous récompenser, monsieur Guynemer, je vous embrasserai chaque fois que vous remporterez une victoire.

Le jeune vainqueur mit en riant un baiser sur les blonds cheveux de l'enfant, en disant :

— J'accepte pour aujourd'hui, mais une autre fois je demanderai la permission à ta maman, car tu es maintenant une grande fille.

— Oh oui, répond d'un air pénétré et important ce petit bout de femme de huit ans.

VI

LE CAPITAINE GUYNEMER

LE lieutenant Guynemer en était à sa trente et unième victoire quand le Président de la République lui annonça sa nomination de capitaine.

Aussitôt la nuée des photographes, des quémandeurs de signatures, des journalistes s'abattit autour de lui.

Les petits inconvénients de la gloire!

A vrai dire, quoiqu'il n'osât pas les évincer, il trouvait très désagréable ces indiscrets. La modestie lui faisait détester tout ce tapage fait autour de son nom.

Ce jour-là, pourtant, il accueillit en souriant le correspondant de journal qui s'approchait de lui, car il avait découvert à la boutonnière du veston civil, le triple ruban, médaille militaire, croix de guerre, insigne des blessés, et il avait vu qu'un bras artificiel pendait dans la manche gauche du journaliste.

— Que voulez-vous que je vous raconte, lui demanda-t-il... Vous avez été fantassin?

— Oui, mon capitaine.

— Oh, alors vous en avez vu autant que moi!

Car il ne manquait aucune occasion de dire l'admiration sincère qu'il éprouvait pour ses frères d'armes, les héros obscurs, qui combattent dans la nuit, la boue, l'horreur et dont les prodigieux exploits restent trop souvent ignorés et sans récompense.

— Où avez-vous laissé votre bras? interrogea-t-il encore.

— A Verdun. Côte du Poivre.

— Je connais.

— Mon capitaine, excusez ma curiosité, poursuivit le reporter qui ne perdait pas de vue l'objet de sa démarche... c'est une tare professionnelle... De toutes vos victoires, de tous vos combats, quel est celui qui vous a le plus ému?

— Sans contredit, les affaires du début, car vous n'ignorez pas qu'on s'habitue à tout et que l'on finit par ne plus s'épater de rien.

« J'ai souvenance d'une fameuse rencontre, où je l'échappai belle. En novembre 1915, à Rozières-en-Santerre, j'eus affaire

à une belle pièce, un magnifique L. V. G. (1), 150 chevaux à tourelle, avec mitrailleuse Para Bellum. Je me place bien de face, car c'est pour moi la meilleure tactique. J'appuie sur la détente de ma mitrailleuse, rien ne part. Je me rends compte, alors, qu'elle est gelée et qu'elle fait grève. Il y avait d'ailleurs un moyen assez simple de porter remède à cela; mais j'étais encore un « bleu » et j'ignorais qu'en appuyant sur mon percuteur, l'huile gelée n'eût pas fait de résistance. C'est dommage, je compterais un boche de plus. Tandis qu'alors, je ne songeai qu'à m'esquiver sans trop de dégâts; je virai sur l'aile, pour aller me placer exactement sous le fuselage ennemi. Je restai pendant deux minutes dans cette position, en réglant ma vitesse sur celle du locataire de dessus. Je profitai de ce court espace de temps pour examiner son appareil. Je ne perdais aucun détail de construction. Et dire que je n'avais pas même un revolver sur moi, car il était à ma merci. L'Allemand ne devait pas trouver ma position à son goût. Il m'avait mis en joue quand je virais, mais n'avait pas eu le temps de tirer et maintenant il n'osait pas tourner pour rentrer à son terrain, dans la crainte de m'accrocher.

« Je m'occupais de ma mitrailleuse, j'essayais de la remettre en état. Et pour y parvenir, j'avais lâché mes commandes. Soudain, seconde d'effroi, je vais entrer en collision avec mon L.V.G. Vite, un grand coup de palonnier à droite pour éviter le choc et, dans le virage, mon aile gauche accroche son aile droite. La toile est arrachée légèrement à mon avion. C'est tout.

« Et c'est ainsi que nous nous quittâmes, à 3.000 mètres, partant chacun de notre côté, sur l'aile, mais nous rétablissant bientôt. Le boche avait encore une chance de me descendre. Il la négligea. »

Le journaliste avait pris quelques notes, un peu déçu, car il s'attendait à transcrire le récit d'une victoire retentissante que Guynemer aurait pu facilement choisir dans la série de ses triomphes. Aussi insista-t-il.

— Cependant, mon capitaine, s'il vous était donné de choisir le vol qu'il vous serait le plus agréable de rééditer, peut-être ne serait-ce pas celui-ci...

— Oh non, certainement, et je vais vous faire un aveu... Dans ce cas vous ne me verriez plus piquer droit vers les lignes ennemies, mais tout simplement, volant très bas, j'irais tourner au-dessus de Compiègne.

(1) Marque allemande d'aéroplanes (Luft Verkehrs Gesellschaft ou Société de la circulation aérienne).

« Au bruit du moteur de mon « Vieux Charles », dans une maison que je connais, un papa et une maman courraient jusqu'au balcon, des petites sœurs viendraient aussi, et je verrais s'agiter vers moi des mains qui tiendraient des mouchoirs... Pour eux, je ferais mes plus belles pirouettes, et les jeunes filles applaudiraient, aux acrobaties de leur grand frère, tandis que maman m'écrirait aussitôt une longue lettre pour me gronder de mon imprudence. »

Le journaliste, très ému par la tendresse filiale du jeune capitaine, ne répondit rien, et salua militairement de son bras valide « cet aigle qui, parfois, se muait en hirondelle et revenait caresser d'un coup d'aile la maison où il avait grandi » (1).

VII

UNE JOURNÉE TRIOMPHALE

Le mois de mai 1917 vit les plus belles victoires de Guynemer. Du 2 au 26 de ce mois, il allongea son « tableau » de sept victimes nouvelles, dont quatre descendues dans la même journée.

La N 3 opérait à cette époque autour de Craonne, où venait de triompher une offensive française.

La belle saison facilitant alors les sorties d'avions, les boches inquiets et pressentant d'autres attaques, essayaient de survoler nos lignes pour surprendre les mouvements de troupes et pour repérer l'emplacement des batteries. Mais leurs escadrilles de Gothas et de L. V. G. se heurtaient sans cesse à nos éperviers redoutables dont le vol rapide, les ailes courtes à la cocarde tricolore, sillonnaient infatigablement le ciel, à la recherche des oiseaux ennemis marqués de la croix noire.

Guynemer ne prenait presque plus de repos, il vivait dans son spad, toujours en quête du « zinc » boche, trainant ses plumes sur les lignes, comme disent plaisamment les chasseurs.

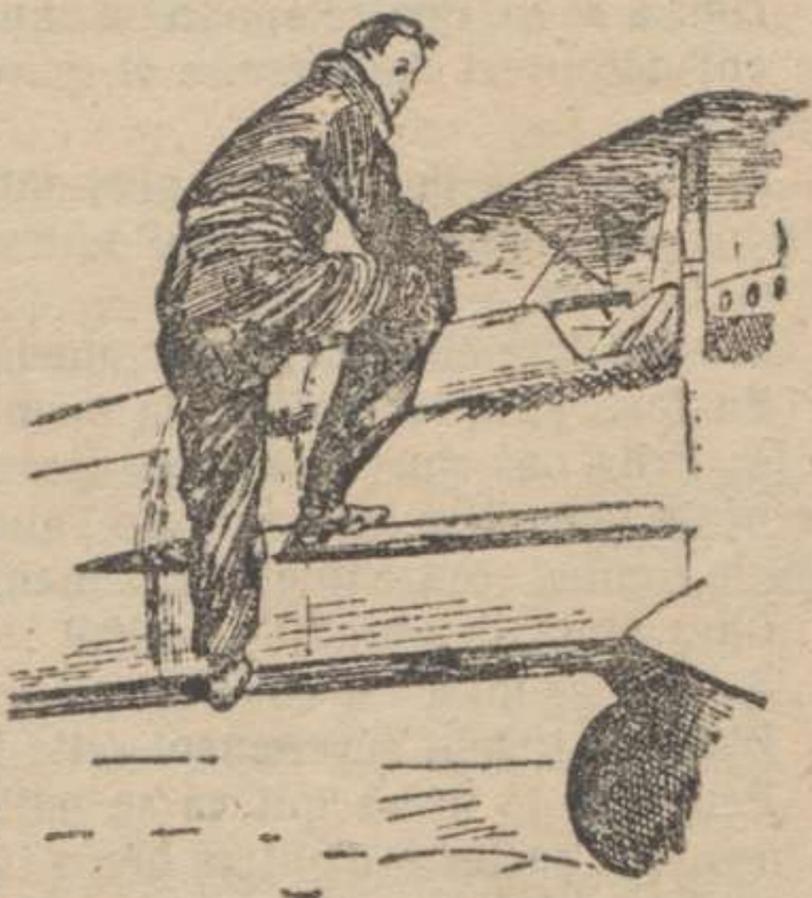
(1) Passage de l'oraison funèbre du capitaine Guynemer, prononcée à l'église de Saint-Antoine de Compiègne par Mgr Le Senne.

Cependant, le malheur rend prudents nos ennemis. A voir chaque jour diminuer leur nombre, ils avaient soudain senti la nécessité de ne sortir qu'en compagnie, comme les perdreaux.

Finis désormais, le bon temps où nos « as » pouvaient espérer l'aubaine de surprendre une victime et de fondre soudain, tels des émouchets, de quatre à cinq mille mètres, sur le pauvre « photographe » isolé, le taube solitaire « en vadrouille », l'albatros égaré qui étaient des proies assez faciles à abattre.

Maintenant, il fallait se méfier du fokker à l'air innocent qui semblait faire placidement son fichu métier de « régleur ».

Que le « pingouin » nouvellement arrivé en escadrille se laisse prendre à cet appau, qu'avec un zèle et un entrain de néophyte, il fonce sur ce boche qu'il juge « syncopard », c'est-à-dire prêt à se laisser descendre, comme disait Navarre ; dès qu'il s'approche, alors qu'il esquisse quelques manœuvres savantes pour mettre l'adversaire dans son champ de tir, celui-ci pirouette et soudain se « déguise en courant d'air ».



Guynemer monte sur son « zine ».

L'avion français, tout à sa poursuite, ne voit pas que d'autres ennemis surgissent en divers points de l'horizon. Bientôt il est entouré ; les albatros dansent autour de lui la ronde infernale, ce n'est plus un adversaire qu'il doit combattre, mais cinq, dix boches qui le harcèlent.

Guynemer connaissait bien cette tactique que les Allemands avaient faite leur depuis Verdun. Mais cela plaisait assez à « l'as des as » de lutter contre toute une escadrille, s'amusant par des manœuvres déconcertantes à placer ses agresseurs de telle façon qu'ils se mitraillent mutuellement.

C'est ainsi qu'un jour où deux boches cherchaient à « l'avoir », ce qui était dans le domaine des choses possibles car sa mitrailleuse venait de s'enrayer, Guynemer, qui ne tirait pas et pour cause, eut soudain la très agréable surprise de voir s'abattre en vrille l'un de ses adversaires atteint par son camarade. Celui-ci

fut dégoûté et partit sans se douter probablement qu'il venait d'occire un fidèle et loyal serviteur de Guillaume.

Le matin du 25 mai, Guynemer, après avoir, selon son habitude, vérifié soigneusement le moteur de son « Vieux Charles VII », les appareils de visée de la mitrailleuse, le jeu des commandes, s'élève soudain dans l'air embaumé de toutes les fleurs du printemps. Il monte, il monte, franchit les lignes, mais reste cependant en vue de nos tranchées, guettant le boche qui tenterait de les franchir.

Tout à coup, quatre appareils ennemis surgissent à l'horizon. Ils ont découvert l'adversaire et, parce qu'il est seul, ils se sentent forts.

En bas, nos poilus ont pressenti le combat imminent, ils sortent des cagnas et des gaitounes, envahissent les tranchées et les boyaux.

Les officiers ont pris leurs jumelles.

En face, chez les boches, la même curiosité doit être éveillée et les Fritz ont sans doute des rires mauvais, attendant que le Français téméraire soit puni de l'audace qu'il montre en acceptant le combat contre quatre Allemands.

Chez nous, la plupart s'écrient :

— Ah! ce qu'il est chic, cet aviateur!

D'autres jugent sévèrement cette imprudence folle.

Peut-être le héros qui va se battre là-haut pense-t-il en ce moment au parterre d'autres héros innombrables, à cette galerie de soldats palpitants d'impatience et d'anxiété qui tout à l'heure applaudiront à sa victoire ou qui auront des mots de rage s'il succombe dans cette lutte inégale.

Les Allemands cependant se sont approchés et leurs mitrailleuses ont commencé leur musique sinistre.

« Faire face! »

D'un coup d'œil, Guynemer a choisi l'adversaire qu'il attaquera le premier et fonce dessus. Il est sur lui à quinze mètres à peine. Le spad manœuvre pour placer l'Allemand dans son champ de tir. Quelques balles... l'appareil boche perd l'équilibre, puis s'abat.

De nos lignes part une exclamation triomphale. Mille voix d'hommes invisibles montent comme un hosanna vers le petit avion vainqueur.

Soudain, une nouvelle joie transporte les poilus : moins d'une minute après, un deuxième ennemi tombe le réservoir en feu, et sa chute met dans l'azur de grandes larmes rouges et noires de flamme et de fumée.

— Descendez, on vous demande : gouaille un soldat tandis que Guynemer, pour fêter ce doublé magnifique, se livre à d'audacieuses pirouettes, car les deux autres appareils ont fui.

Furieux, les artilleurs boches se mettent à tirer et les éclatements des obus contre-avions auréolent le spad minuscule d'une grande couronne de petits flocons blancs qui restent suspendus dans l'air calme comme des boulettes d'ouate.

A l'aérodrome, c'est la réception affectueuse et admirative des jours de grand triomphe.

Selon son habitude modeste, le vainqueur annonce simplement sa victoire par ces mots :

— Encore deux !

Cependant le commandant de l'escadrille le gronde paternellement. Il a vu de loin le combat prodigieux d'un seul contre quatre, puis le « looping » de victoire.

— Il faudrait éviter ces inutiles risques, dit-il.

Et Guynemer s'excuse.

— C'est impossible, mon commandant, de ne pas faire une pirouette quand on a réussi un pareil coup. On est tellement content. Et puis, cela fait tant plaisir aux poilus qui vous guignent d'en bas.

Cependant des camarades viennent lui parler d'un triplace « culotté » qui vole tous les jours sur nos lignes, au même endroit, pour faire de la reconnaissance.

Guynemer n'est pas homme à se reposer sur ses lauriers... Le commandant Brocard a dit de lui : « Toujours plus habile et toujours plus audacieux, il rêvait d'augmenter le nombre de ses prodigieuses victoires. Ce but, vers lequel tendaient tous ses désirs, tous ses efforts, absorbait aussi toutes ses pensées et sa vie s'est passée à bord de son avion, plus au ciel qu'à terre. »

Guynemer allait mériter encore cet hommage de son chef ; il annonce qu'il va repartir :

— Si le boche se montre, dit-il, je le descendrai ; il ne rentrera pas chez lui.

Ses camarades savent ce que de telles paroles valent dans la bouche d'un tel homme. Ils n'essayent même pas de le dissuader ou de lui conseiller un peu de repos après l'effort qu'il vient de fournir.

Toutes les objurgations, ils le savent, seraient inutiles.

Guynemer, d'ailleurs, est déjà installé dans la carlingue du « Vieux Charles VII ».

Toute l'escadrille des Cigognes est là : pilotes, observateurs, mécaniciens, pour le regarder partir.

Il est midi et demi.

Le petit spad disparaît dans les nuages. Pas de boche encore.

Les officiers qui sont entrés dans leurs baraques pour déjeuner entendent soudain le vrombissement aérien d'un puissant moteur. Leurs serviettes sous le bras, ils sortent.

Le triplace est là qui les nargue.

Pas longtemps, car tout à coup un petit spad, d'un nuage qui le cachait, pique sur lui « à la verticale ».

Un seul cri sort des poitrines :

— C'est Guynemer!

La minute est angoissante; chacun éprouve cette impatience anxieuse que connaissent bien tous ceux qui ont assisté à un combat aérien où la défaite est presque toujours mortelle.

C'est le boche qui tombe!

A 3.000 mètres, les ailes de son appareil se détachent.

Guynemer revient très sagement cette fois; il sait sans doute qu'on le regarde là-bas.

Il atterrit doucement, et en descendant déclare :

— Encore un!

Puis, très simplement, va se mettre à table comme s'il ne s'était rien passé.

Au fromage, il avoue qu'il est assez content de cette victoire, car il a réussi à descendre le triplace avec sept balles seulement, par une attaque de « trois-quart avant, le coup du photographe », comme il se plaisait à dénommer cette tactique qui lui était familière.

Dans l'après-midi, il va voir sa victime; les moteurs énormes de l'appareil se sont enfoncés dans le sol. Le pilote a été tué avant la chute, d'une balle à la tête.

Guynemer salue le cadavre de son ennemi vaincu, comme il avait coutume de le faire, car dans cette guerre sanguinaire et cruelle, malgré la déloyauté et la trahison fréquentes de ses adversaires, il apportait une âme de preux, des sentiments et des coutumes chevaleresques de paladin du moyen âge.

D'une sensibilité extrême, il n'était d'ailleurs jamais plus content que lorsqu'il retrouvait sain et sauf un loyal ennemi dont l'appareil meurtri était descendu en feuille morte dans nos lignes. Cela lui arriva quelquefois, et un jour, un lieutenant allemand précipité ainsi du haut des airs sans trop de mal pour lui-même, voulut dire à son vainqueur l'admiration qu'il avait pour son courage et son habileté. Guynemer s'y prêta de bonne grâce...

... Cette belle journée devait s'achever sur une victoire nouvelle.

A sept heures du soir, l'as des as remonte dans l'azur qui s'assombrit. Au-dessus des jardins de Guignicourt, il rencontre un boche, et bientôt aux splendeurs rouges du couchant se mêlent les feux plus clairs de l'avion ennemi qui s'abat en flammes.

Le jeune triomphateur, parce qu'il est loin de l'aérodrome, en profite pour exécuter, au nez des boches stupéfaits, les tours vertigineux de la voltige aérienne.

Cette quadruple prouesse valut à son auteur la rosette d'officier de la Légion d'honneur, au mois de juin 1917. La citation rappelle l'exploit unique : « Capitaine Guynemer, officier d'élite, pilote de combat aussi habile qu'audacieux. A rendu au pays d'éclatants services, tant par le nombre de ses victoires que par l'exemple quotidien de son adresse toujours égale, et de sa maîtrise toujours plus grande. Insouciant du danger, est devenu pour l'ennemi, par la sûreté de ses méthodes et la précision de ses manœuvres, l'adversaire redoutable entre tous. A accompli, le 25 mai 1917, un de ses plus brillants exploits, en abattant en une seule minute, deux avions ennemis, et en remportant dans la même journée deux victoires nouvelles. Par tous ces exploits, contribue à exalter le courage et l'enthousiasme de ceux qui des tranchées sont les témoins de ses triomphes.

VIII

LES « CIGOGNES » ET LES « TANGOS »

SÉPTEMBRE 1917! On se bat à Ypres, et nos troupes avancent. L'escadrille des Cigognes est dans le secteur, comme elle fut à Verdun, sur la Somme et dans tous les « coins » où il y avait des coups à donner et à recevoir; la N 3 fameuse, dont presque tous les pilotes sont des « as », compte à son palmarès le plus grand nombre de combats soutenus et de victoires rem-

portées (en janvier 1917, elle pouvait se glorifier d'avoir livré 820 combats, descendu 86 avions, 3 drachens, et ce nombre a augmenté considérablement depuis). Mais la liste des héros de



Aux splendeurs rouges du couchant se mêlent les feux plus clairs de l'avion ennemi qui s'abat en flammes (p. 23).

cette équipe célèbre, tombés dans la bataille, est longue aussi, malheureusement. Du moins, trouvent-ils dans leurs camarades vivants des vengeurs terribles qui n'ont de cesse que l'ennemi n'ait expié durement sa victoire passagère. Depuis le commandant de l'escadrille, jusqu'au brigadier pilote qui rêve de voir ses galons de laine se muer en soutaches dorées, une même émulation anime les « Cigognes », et chacun se dispute les missions les plus périlleuses...

...Les appareils sont là, dans la plaine flamande, trapus et ramassés, prêts à l'envolée dans le ciel immense où flottent au loin des fumées du combat.

...Oiseaux d'Alsace, cigognes familières peintes en rouge sang sur les ailerons et sur le fuselage des Spads et des Nieuports, vous irez, tout à l'heure, survoler les villes martyres de la Bel-

gique et apporter l'espérance aux opprimés, comme vos sœurs ailées aux grandes plumes blanches ramènent le printemps sur les toits moussus de la terre alsacienne. En d'autres temps vous y allâtes aussi, et Mulhouse, Strasbourg, Metz virent dans leur

ciel votre passage rapide et vos combats contre les vautours allemands...

...Cependant, trois, quatre, cinq cigognes s'envolent, car un observateur vient de signaler que des avions ennemis s'avancent vers nos lignes. On en compte à la jumelle un assez grand nombre, une dizaine environ; ce sont sans doute les « Tangos », les plus redoutables adversaires que les boches aient trouvé à opposer à la plus renommée de nos escadrilles.

Bientôt les nôtres rencontreront, là-haut dans les nuées, les albatros fameux dont le fuselage est peint de la couronne couleur orange, entre la croix noire et le plan fixe.

Nos petits chasseurs la connaissent bien maintenant la dangereuse équipe qui comprend sans doute les principaux « as » allemands. Ce sont les « Tangos » qui eurent raison du courage et de l'habileté du regretté pilote Dorme, et le commandant actuel de l'escadrille des Cigognes, le capitaine Heurteaux, fut autrefois blessé dans un combat qu'il livra à sept d'entre eux.

Cependant les nôtres ont découvert la tactique habituelle et presque immuable de leurs adversaires. Ceux-ci recherchent de préférence l'appareil isolé. Quand ils l'ont découvert, deux d'entre eux l'attaquent, le harcèlent; les autres survolent et l'empêchent de prendre de la hauteur pour se dégager et pour échapper à l'encercllement; tandis que l'« as » de la bande, véritable « matador », attend un peu à l'écart l'instant propice pour fondre sur la proie; celle-ci, absorbée par les cinq ou six albatros qui la mitraillent, ne le voit pas venir et tombe sous ses coups. Cette manière bien allemande de combattre, sans panache et sans beauté, qui répugne aux aviateurs français, présente, il faut l'avouer, le maximum de sécurité pour l'agresseur et une presque infailibilité dans le résultat cherché, si l'adversaire n'est pas averti.

Seulement, les « Cigognes » connaissent maintenant leurs ennemis, et les « Tangos » tombent souvent sur le « bec de gaz », comme disent les poilus.

Avant leur départ, le capitaine Heurteaux rappelle tout cela à ses pilotes, cependant que Guynemer se lamente de ne pas faire partie de l'expédition, car il doit rester de garde au terrain ce jour-là, pendant que le capitaine Heurteaux procédera aux essais d'un nouvel appareil muni d'une mitrailleuse dont le viseur a été modifié.

Le commandant de l'escadrille s'apprête à partir, mais comme il n'est pas sûr de son moteur, il ne survolera pas tout d'abord les lignes ennemies.

Il s'envole, et pour échapper à une mauvaise rencontre qu'il veut éviter tant qu'il ne connaîtra pas bien son avion et son arme, il gagne les hautes sphères. L'altimètre (1) marque bientôt 6.800 mètres.

Le capitaine Heurteaux aperçoit, au-dessous de lui, la mer, la ligne littorale, et dans les terres sombres, une petite tache claire : Ypres.

Le moteur donne bien...

Justement, un biplace allemand survole la ville meurtrie. Il ne semble pas se douter qu'il est épié. Heurteaux pique sur lui, jusqu'à 5.800 mètres, le mitraille par derrière et constate que les projectiles passent trop bas.

Une correction de pointage. Quelques balles d'essai encore.

Malheureusement, un éurayage survient. Selon sa propre expression, il passe alors « au-dessus de l'ennemi, en lui rasant la tête ». Le boche « influencé » par cette audace, lève des bras suppliants. Heurteaux profite de son désarroi pour réparer sa mitrailleuse. Il se remet ensuite dans une position favorable et reprend le tir. Mais, c'est une déveine, l'arme s'enraye encore. Impossible de continuer la lutte.

Alors Heurteaux songe à s'esquiver. Pour dérouter l'adversaire, il se met en vrille.

Soudain, une douleur atroce le torture à la cuisse gauche.

Il a la présence d'esprit de se remettre en vol plané... L'altimètre marque 5.000...

L'appareil tangue terriblement, car son pilote ne le guide plus que d'une main; de l'autre, il comprime sa cuisse blessée par une balle, pour arrêter l'hémorragie abondante.

Au fond de la carlingue une grande flaque brune s'étale. Heurteaux s'effraie un instant. Aurait-il déjà perdu tant de sang? Heureusement non, car il y a aussi de l'huile qui coule d'un tube du moteur, coupé par le même projectile...

...Cependant, la descente se prolonge; malgré sa force d'âme peu commune, Heurteaux s'évanouit. L'appareil, sans direction, va-t-il s'écraser sur le sol?

Non; son pilote reprend miraculeusement ses sens à 400 mètres à peine de terre.

Un champ d'atterrissage s'offre, parsemé il est vrai de lignes d'arbres, de talus et de meules de foin. Mais il n'a pas le choix, et vient se poser doucement devant un réseau de fils téléphoniques, sans les endommager, pour la grande joie des télépho-

(1) Instrument servant à indiquer l'altitude.

nistes anglais qui, hors de leurs abris, se désespéraient déjà à l'idée que cet aviateur allait abîmer toutes leurs lignes.

Les tommies accourent vers l'avion.

Le capitaine Heurteaux prend place dans une voiture d'ambulance et, presque inanimé, est transporté dans un hôpital anglais.

C'était le second chef de l'escadrille des Cigognes blessé en combat, tandis que deux autres commandants de la N 3 avaient trouvé une mort glorieuse dans la bataille aérienne.

Guynemer prit alors le commandement de l'escadrille.

Plus tard, quand lui-même aura succombé à la tâche, un député-soldat voulant rendre un hommage éclatant à la pléiade des « as » illustres, n'aura qu'à lire à la tribune le simple résumé de l'histoire de l'escadrille :

« L'Escadrille des Cigognes fut créée en avril 1915, à l'effectif moyen de 10 pilotes.

« Aujourd'hui, elle compte : tués ou disparus : 22; blessés : 23.

« Elle a eu six chefs dont trois sont tués : le capitaine Auger, le capitaine Pretti, le capitaine Guynemer. Trois ont été blessés : le commandant Brocard, le capitaine Heurteaux, le lieutenant Deulain. »

Ce tableau est plus éloquent que tous les commentaires, et il peut remplacer de longs éloges.



IX

LA DERNIÈRE ENVOLÉE

GUYNEMER a juré de venger son ami Heurteaux.

Pendant quelques jours, le temps n'a pas été favorable, aussi les avions boches sont-ils restés chez eux.

D'ailleurs, journellement, le commandement a ordonné des missions particulières qu'il a fallu accomplir.

Ce matin, 11 septembre 1917, rien n'est prévu.

Les troupes alliées, après leurs derniers succès, se reposent et organisent le terrain conquis.

Guynemer, selon son habitude, est levé avant le jour. Déjà il travaille après son appareil, les mains noires d'huile, vérifiant lui-même la besogne des mécaniciens, le graissage et l'entretien du moteur.

Il n'est encore que six heures du matin.

La journée promet d'être belle quoique un peu brumeuse; cependant l'air est calme. Sans nul doute, les boches voleront aujourd'hui.

— Un joli temps, ce matin, pour abattre un fokker, confie le capitaine Guynemer à son camarade, le lieutenant Bozon-Verduraz, en compagnie duquel il a coutume depuis quelques jours de faire ses patrouilles et ses reconnaissances.

— Oui, répond celui-ci; on pourrait voir.

— Les jeunes gens achèvent rapidement l'inspection de leurs avions. Ils embarquent les longues bandes de mitrailleuses, puis ils s'installent pour le départ.

Les moteurs des deux appareils tournent au ralenti.

Un signal!

Des mécaniciens, à l'aide de longues cordes sur lesquelles ils tirent, enlèvent les cales de bois qui, placées devant les roues, immobilisaient les avions. Ceux-ci n'étant plus retenus, roulent, puis s'envolent de concert.

Longtemps, les deux patrouilleurs planent au-dessus des lignes sans rien voir dans le ciel.

Un brouillard épais cache la terre.

Il est trois heures vingt-cinq. Soudain, l'œil exercé de Guynemer a découvert l'avion ennemi. Il en avertit son camarade par un signal convenu.

Tous deux alors, volant avec rapidité, s'en approchent; le combat s'engage.

Fougueux, selon son habitude, Guynemer fonce sur le boche, un superbe biplace. A 4.600 mètres, les mitrailleuses crépitent.

A ce moment, le lieutenant Bozon-Verduraz, qui harcèle aussi l'adversaire, aperçoit d'autres avions allemands, quatre monoplaces, selon toute apparence, arrivant au secours de leur camarade en péril.

Pendant que le capitaine Guynemer mitraille le premier boche, il se porte lui-même au-devant de l'escadrille ennemie, prêt à lui livrer combat.

Probablement, les boches, malgré leur supériorité numérique, ne sont pas bien décidés aujourd'hui. Devant ces velléités agressives, ils hésitent, puis rebroussent chemin.

C'est alors que le lieutenant songe à revenir auprès de son co-équipier pour l'aider au besoin, mais il vire plusieurs fois sans rien voir. Les deux appareils ont disparu. Pourtant, le brouillard est dissipé. En vain le lieutenant fouille-t-il l'horizon autour de lui. Rien.

Que s'est-il passé?

Il se rapproche du sol espérant y découvrir un indice qui lui permettra de comprendre cette disparition mystérieuse.

Rien, encore.

La mort dans l'âme, il revient seul à l'escadrille.

Parmi les « as », c'est la désolation. Inutilement, des patrouilles partent dans l'espoir d'apprendre quelque chose.

Nos fantassins interrogés dans les tranchées de première ligne, les Anglais également, n'ont pas vu le combat, car celui-ci s'est déroulé à huit kilomètres, dans les positions allemandes, au nord d'Ypres.

Le soir, un fourrier inscrivait au journal de l'escadrille :

« Capitaine Georges Guynemer. Disparu le 11 septembre 1917 (non rentré de patrouille). »

On ne devait apprendre que plus tard qu'il fallait pleurer sans espoir celui qui fut si grand que son vainqueur, le lieutenant allemand Wisseman a pu écrire au lendemain de sa victoire :

« Je ne crains plus rien, maintenant que j'ai triomphé de Guynemer! »

X

IN MEMORIAM

LA France entière porte le deuil de celui qui fut la plus belle incarnation de la vaillance de tous nos soldats, qui fut pour eux un si haut exemple de bravoure, comme il restera dans l'histoire, aux yeux des générations à venir, une des plus nobles figures de cette guerre, un sujet d'éternelle admiration.

Sa dernière citation résume admirablement sa belle, mais trop courte vie de soldat, toute d'abnégation et d'héroïsme.

« Mort au champ d'honneur, le 11 septembre 1917. Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race.

« Ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire, il légua au soldat français un souvenir impérissable qui exaltera l'esprit de sacrifice, et les plus nobles émulations (53 victoires homologuées, 26 citations, 2 blessures). »

Sa frêle dépouille demeure à l'endroit où il était tombé, dans un humble cimetière du champ de bataille des Flandres, sur la terre envahie encore, mais son âme reste chez nous, dans tous les cœurs.

Elle planait dans l'église Saint-Antoine de Compiègne, où quelques jours après l'annonce officielle de sa mort, ses parents, ses amis, ses admirateurs et ses frères d'armes, croyants ou incrédules, étaient venus communier en elle, tandis que du haut de la chaire, un prélat retraçait les actes de sa vie, véritable Légende de l'Aile; elle y planait quand sous la nef où scintillaient la lumière des vitraux et la soie des oriflammes la voix puissante de l'orateur sacré se tut sur ces mots :

« Guynemer n'est pas mort... Il est là-haut, dans le ciel qu'il a enfin conquis! »

Un murmure d'avion se mêla aux violons psalmodiant les accords du « Pie Jesu » de Sradella.

Des aviateurs étaient venus du haut des nuages adresser au plus grand d'entre eux un dernier salut.

Dans d'autres enceintes et dans d'autres lieux se célébra la même apothéose.

Le Parlement recueilli, unanime, acclama « l'Enfant héroïque, pleuré par la nation et par l'armée, et qui est entré tout droit dans l'immortalité ».

« Il y est entré, dit le sous-secrétaire d'Etat à l'aviation, parmi les plus grands, de ceux qui, à travers les siècles, « pieusement sont morts pour la patrie... »

...Bientôt le capitaine Guynemer aura les honneurs d'une plaque commémorative au Panthéon, et il est à souhaiter que, selon le vœu du commandant Brocard, un jour prochain, la coupole aux grands hommes soit sa demeure dernière.

« Ses ailes protectrices n'y seront pas déplacées, et sous le dôme où dorment ceux qui nous ont donné notre patrimoine, elles seront le symbole de ceux qui nous l'ont gardé. »

XI

VENGÉ!

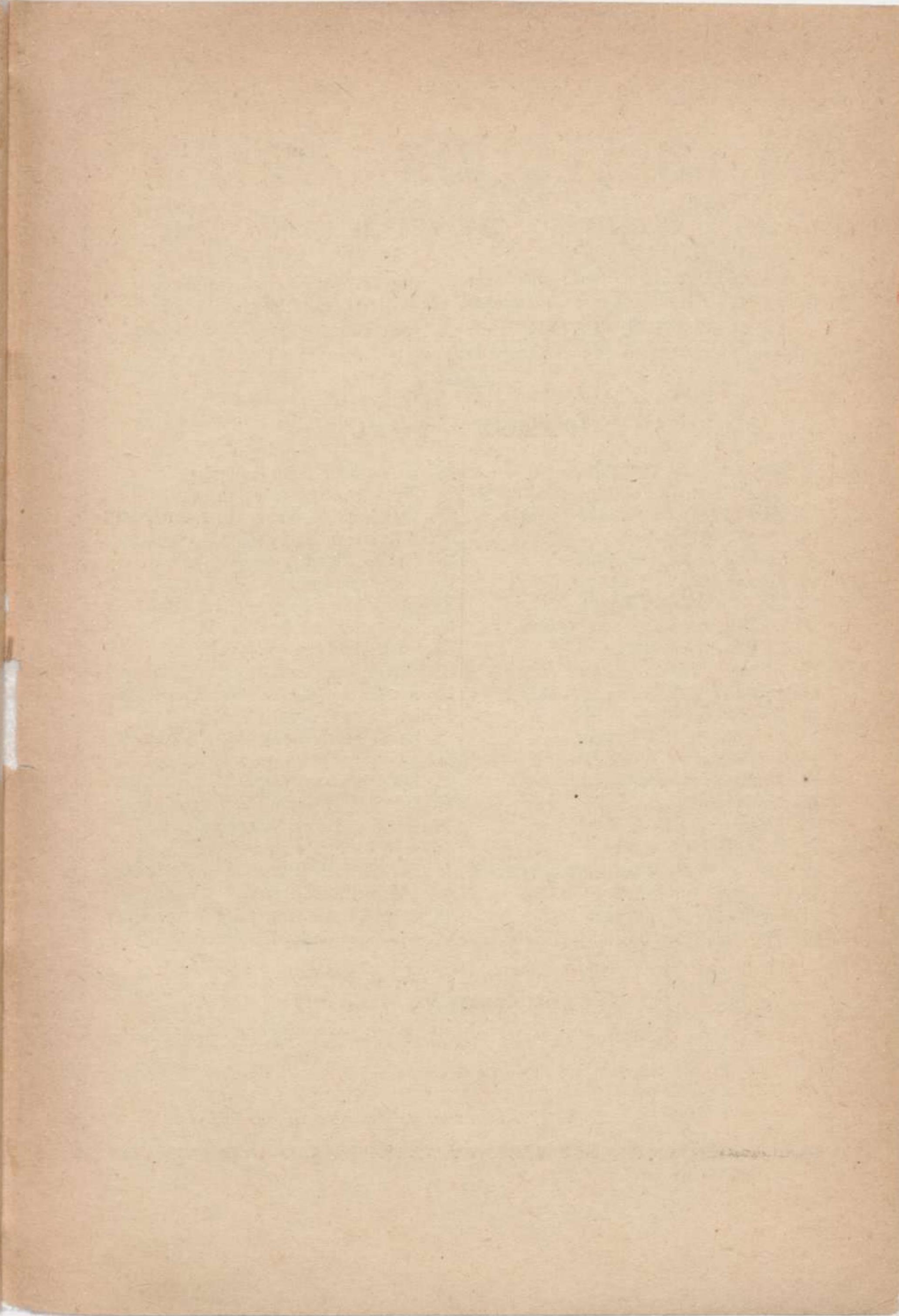
Cependant, au lieu de verser des larmes stériles, tous les champions de l'air, ses camarades et ses émules, sont remontés dans les cieux de bataille.

« Vengeance! vengeance! » leur criaient les champs dévastés, les tranchées tortueuses, les villes détruites qui avaient été témoins des victoires de l'as des as.

...Ils l'ont vengé...

Dans nos plaines les albatros et les fokkers, les oiseaux les plus redoutables d'Allemagne, laissent des plumes, et quand ils ne sont pas assez audacieux pour venir jusque chez nous, nos aigles vont les attaquer dans leurs repaires.

Ainsi, vingt jours après son triomphe fut descendu le vainqueur de Guynemer.



LA COLLECTION "PATRIE"

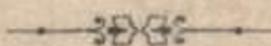
20^{c.}

L'OUVRAGE COMPLET ILLUSTRÉ

20^{c.}

LA COLLECTION "PATRIE" raconte chaque semaine un épisode de la Grande Guerre, émouvant, dramatique, vécu, puisé dans la glorieuse épopée.

LA COLLECTION "PATRIE" est la véritable publication destinée à perpétuer l'admiration pour les héros et l'exécration pour les barbares.



OUVRAGES PARUS :

- | | |
|---|--|
| 1. La Chasse au Zeppelin. | 23. La Bataille dans les neiges. |
| 2. La Reprise du Fort de Douaumont. | 24. Dans les usines de guerre. |
| 3. Miss Cavell, Héroïne et Martyre. | 25. Les Diables bleus au "Vieil-Armand" |
| 4. Les Marais de Saint-Gond. | 26. L'Espionne de la Marine. |
| 5. La Chasse au Sous-marin. | 27. La Guerre sous terre. |
| 6. Perdus dans le "Labyrinthe". | 28. L'Épopée Serbe. |
| 7. Les Français en Alsace. | 29. Les Zouaves à l'assaut (A Mesnil-les-Hurlus) |
| 8. La Belgique à feu et à sang. | 30. La Garde aux Océans. |
| 9. La Prise de Tahure. | 31. La Délivrance de Noyon. |
| 10. Un héros italien : Cesare Battisti. | 32. Prisonnier des Turcs (Aux Dardanelles). |
| 11. Aux Épargnes: Zizi, agent de liaison. | 33. Au Mort-Homme sous la mitraille. |
| 12. Combat naval du Jutland. | 34. Le Journal d'un Otage. |
| 13. La Bataille de l'Oureq. | 35. Le Serment de l'Aviateur. |
| 14. Les Vitriers à Bezonvaux. | 36. Les Chars d'assaut à Juvin-court. |
| 15. Tommies et Gourkas. | 37. L'Épopée du Fort de Vaux. |
| 16. Ma Mitrailleuse. | 38. Les Grenadiers de la République. |
| 17. L'Escadrille de la mort. | 39. Souvenirs d'un Prisonnier. |
| 18. La Prise de Combles. | 40. A la conquête de Bagdad. |
| 19. Les Tanks à la Bataille de la Somme. | 41. Les Héros de Notre-Dame-de-Lorette |
| 20. Le Grand Couronné de Nancy. | 42. L'Appel aux Armes. |
| 21. La Guerre en masques. | 43. Pierrick le mousse, pêcheur de sous-marins |
| 22. Reims sous les obus. | 44. Les Cuistots du Moulin de Laffaux |

20^{c.}

le récit complet illustré

Il paraît un nouvel ouvrage tous les Vendredis

20^{c.}

En préparation : La Prise de Craonne. — Un Gosse héroïque.

F. ROUFF, Éditeur, 148, rue de Vaugirard, PARIS-15^e