

RENÉ FONCK

Capitaine pilote aviateur

Mes combats

Préface du Maréchal FOCH



E. FLAMMARION, ÉDITEUR

Dix-septième mille

*Il a été tiré de cet ouvrage
trente-cinq exemplaires sur papier de Hollande,
tous numérotés et parafés par l'Éditeur.*



Phot. Reutlinger

Capitaine René FONCK

RENÉ FONCK
CAPITAINE PILOTE AVIATEUR

Mes combats



PARIS
ERNEST FLAMMARION, ÉDITEUR
26, RUE RACINE, 26

Droits de traduction, d'adaptation et de reproduction
réservés pour tous les pays.

*Je dédie ce livre
à la mémoire immortelle
de nos héroïques Camarades de l'Aviation,
morts pour la France.*

FONCK.

Droits de traduction et de reproduction réservés
pour tous les pays.
Copyright 1920,
by ERNEST FLAMMARION.

On ne saura jamais la valeur qui fut déployée dans notre grande guerre. Entre tous les vaillants, les aviateurs furent des premiers. Le capitaine Fonck fut un de leurs grands as.

Le simple récit de ses combats, véritables exploits épiques accomplis dans les airs, donne un exemple des activités, des énergies, des vertus, mises en jeu dans les luttes nationales de nos jours. Par là cet ouvrage indique aux générations à venir la hauteur morale où elles doivent monter leur préparation à la guerre, ce qui est, dans la paix, leur devoir.

F. Fonck

Mes combats

CHAPITRE PREMIER

MOBILISATION

Le village où je suis né, le 27 mars 1894, tout pareil à ceux qu'a dessinés Hansi, s'appelle Saulcy-sur-Meurthe; il s'abrite dans un pli de terrain au pied de ces Vosges, qui, pendant près d'un demi-siècle, ont entendu dans leurs sapins passer sur l'aile du vent l'éternelle plainte et l'imprescriptible revendication des vaincus.

Ce bruit a bercé mon enfance, et l'hiver, quand la tempête faisant rage, secouait les volets clos et sifflait dans la haute cheminée, mon pauvre père, aujourd'hui décédé, a bien

des fois évoqué la grande injustice. Il nous disait alors, à ma mère et à moi, que les éléments déchainés, moins indifférents que les hommes, compatissaient aux souffrances de nos frères et tentaient d'en amplifier les échos. Aussi, lorsque le tocsin, de clocher en clocher, a porté dans nos campagnes la nouvelle de la mobilisation, l'événement ne m'a pas pris au dépourvu.

Depuis des années, la guerre se dressait au milieu de mes rêves, présente comme un inconnu formidable, comme l'antique fatalité à laquelle il fallait payer tribut pour acquérir le droit de progresser vers l'avenir.

Le 22 août 1914, quand je me rendis à Dijon pour obéir à l'ordre d'appel, j'avais l'impression de me courber sous une inéluctable nécessité à laquelle il est impossible de résister, mais cette soumission m'était légère, car j'en escomptais dès ce moment les résultats.

Ma satisfaction fut grande de me voir versé au premier groupe d'aviation. Mes instincts m'avaient toujours porté vers la carrière de l'air — j'avais même un jour, à l'insu de ma

mère, subi des épreuves d'endurance et dans les journaux je suivais passionnément la vie accidentée de Garros, de Védrines, de Beaumont et de Pégoud, pour ne citer que ceux-là.

Je me suis présenté sur le terrain, gauche et timide; j'errais mi-curieux, mi-désœuvré, parmi les ronflements des moteurs, les jurons des mécanos, les appels des aviateurs. Les grands oiseaux blancs, hors des hangars, se posaient et s'enlevaient comme les cigognes de chez nous.

Quand ils planaient tout en haut dans l'azur, ma pensée s'envolait vers mon coin de terre et, perdu parmi mes camarades, oublié là, je rêvais de devenir un jour l'émule de ces héros déjà célèbres, autour desquels notre importune curiosité montait sans cesse une indiscrète faction.

Pendant un mois j'ai vécu avec l'espoir et l'appréhension d'entreprendre un premier vol. Ces deux sentiments se confondaient en moi quand j'approchais d'un avion et quand la complaisance d'un mécano me permettait de toucher un des organes qui tentaient ma curiosité. Ces occasions, hélas! étaient alors

fort rares. Ni les pilotes, ni leurs aides n'aimaient à nous voir fureter trop près des appareils. Ils craignaient nos mains profanes, sachant trop bien à quel fil léger est quelquefois suspendu la vie d'un homme.

L'ordre arrive le 25 septembre de nous expédier faire nos classes au 11^e génie. Les anciens gouaillaient, et, pour ma part, sans vouloir l'avouer, je me sentais atrocement humilié de m'en aller, comme ils disaient, « faire la taupe au fond des trous ».

J'ai passé là cinq mois qui m'ont paru les plus mornes de ma carrière militaire. Chaque jour, nous sortions de nos cantonnements et, dans les environs d'Épinal, autour des forts, nous alternions les travaux de terrassement, avec la pratique des méthodes de culture physique.

Le canon accompagnait d'un sourd grondement les appels vibrants des moniteurs ou le bruit des outils sonnait clair, au contact des pierres. Parfois, pour varier nos plaisirs, nous aidions à l'établissement de ponts sur la Moselle. Je détestais cette occupation.

L'humidité de la rivière me faisait souffrir

et le dédain des pontonniers qui affectaient de nous considérer comme des amateurs, grossi par mon imagination, m'humiliait comme la pire des déchéances. J'avais d'ailleurs, depuis le 1^{er} décembre, les petites responsabilités et les multiples ennuis qu'entraîne avec lui, dans une escouade, le grade de caporal. Mon inexpérience, et je dois l'avouer, le peu d'intérêt que je prenais à ces travaux dont je comptais être affranchi bientôt, me créaient mille menues difficultés.

Je commençais à trouver le temps long et j'aspirais ardemment à retrouver mon arme.

CHAPITRE II

ÉLÈVE-PILOTE

O bonheur! le 15 février 1915, marque une date dans mon existence. J'ai été enfin désigné pour suivre les cours d'aviation de Saint-Cyr. Finis désormais les travaux de terrassements, supprimées les ennuyeuses flexions du torse et du buste, abandonnés les ponts et les passerelles sur la rivière; je suis affranchi pour toujours de ces fastidieuses occupations.

Mon stage, jusqu'à mon départ pour Lyon, dura dix-huit jours. Au centre de cette ville, comme à celui de Saint-Cyr, l'enseignement reste théorique et, si mon attention surexcitée suivait passionnément la leçon, ma bonne volonté fut alors soumise à une rude épreuve. Je n'aime pas cette méthode suran-

née qui permet à l'instructeur de décrire un appareil sans l'avoir devant lui, d'expliquer les organes d'un moteur, sans en tenir en mains tous les éléments.

Je préfère de beaucoup la leçon sur le terrain devant le plus mauvais « coucou » peut-être, mais au moins devant une réalité tangible à la portée des yeux et des intelligences.

C'est au Crotoy, le 1^{er} avril, que j'ai fait mes débuts sur le rouleur. Cet appareil ressemble à un avion, comme un pingouin à un goéland. Il rampe sur le sol sans pouvoir décoller, exécute péniblement des bonds pareils à ceux qui marquèrent les essais des premiers hommes de l'air; ses ailes trop courtes ne lui permettent en aucun cas de prendre son essor. Grâce à lui, les débutants se familiarisent impunément avec les différentes commandes, mais ils ignorent la délicieuse sensation que nous éprouvons tous en quittant la terre.

En temps de guerre, toutes les étapes sont rapidement franchies; aussi, deux jours plus tard, en compagnie de Fileux, le chef pilote, je faisais, pour la première fois, sur un appa-

reil à double commande, le tour de la baie de Somme.

Nous planions à une faible hauteur et j'avais la sensation d'être entraîné sans secousses sur une de ces embarcations légères qui sillonnent les eaux de nos lacs et de nos rivières. Attentif au bruit du moteur, mon pilote, me signalait au passage, les points dangereux au-dessus des dunes et des falaises, les invisibles remous, que son expérience nous faisait éviter.

Dès ce premier vol, mes appréhensions de néophyte se trouvaient balayées, je n'éprouvais plus qu'un immense désir : conquérir le brevet, devenir à mon tour un pilote, errer librement, à travers l'espace!...

Par malheur, le mauvais temps se mit en travers de mes espérances. Cette baie de Somme, idéale pour l'atterrissage, faite de sable et de vase, est trop ouverte aux vents du large. Quand la tempête se fait sentir, l'embouchure du fleuve reçoit amplifiés par la Manche ou le Pas de Calais, les souffles les plus puissants de l'Atlantique et de la mer du Nord. Les défier n'est qu'un jeu pour les vété-

rans, mais les débutants, comme je l'étais alors, sont forcés de rester à terre.

Pendant les accalmies, je montais tantôt un 45 HP, tantôt un 60 HP, Caudron, et chaque jour je me sentais davantage le maître de mon avion, qui se pliait de plus en plus docilement à mes directions. J'avais conscience d'être au point pour exécuter enfin le programme exigé pour conquérir le brevet.

Le 16 avril 1915, d'une hauteur de 800 mètres, je descendis l'hélice arrêtée, sur un point fixé à l'avance. Ce n'est peut-être pas la plus difficile épreuve, mais, pour un début, elle fait ressentir les sensations les plus pénibles. On a l'impression de tomber subitement dans le vide, de plonger dans un gouffre dont tous les détails grossissent et se rapprochent à vue d'œil. Il faut alors dompter ses nerfs, demeurer l'esprit lucide et se tenir prêt à redresser l'appareil à l'instant précis où la moindre fausse manœuvre aboutirait à l'écrasement. Je m'en suis tiré à mon honneur.

J'ai aussi normalement exécuté deux vols de plus d'une heure, dans la mer de nuages, à une altitude supérieure à 2.000 mètres. Le

dimanche suivant, j'ai, pour la première fois, entrepris seul un véritable voyage. Parti du Crotoy, j'atterris à Beauvais sans incidents. Je repris mon vol vers Dieppe, mais arrêté par une panne à Neufchâtel, je ne parvins au but qu'après avoir réparé mes avaries. Le temps était mauvais et le vent de mer qui soufflait en bourrasque diminuait beaucoup mes chances de succès. Je franchis néanmoins 245 kilomètres en moins de trois heures.

Le lendemain, il me fallut aller par les airs au Havre et en revenir, avant d'affronter à l'école d'aviation de Saint-Cyr les examens théoriques.

Deux jours après, je connaissais officiellement les résultats : mon brevet de pilote m'était acquis.

L'avenir était devant moi avec ses hasards, ses dangers, ses risques, ses succès, la gloire!... mais j'avais confiance en lui et je me surpris à fredonner :

« La Victoire en chantant nous ouvre la barrière... »

CHAPITRE III

EN ESCADRILLE DE CORPS D'ARMÉE

Au cours de l'année 1915, un aviateur nouvellement breveté ne séjournait guère à l'intérieur. Le personnel réellement qualifié n'abondait pas et l'ennemi donnait à notre arme une rude besogne.

Je rejoignis donc une escadrille active dans les Vosges, aux environs de Corcieux, la C. 47.

Le hasard tutélaire m'amenait faire mes débuts auprès de mon village natal. La pensée de ma terre à défendre, de ma mère et de mes sœurs si proches, exaltait mon énergie et portait mon enthousiasme au paroxysme.

J'espérais faire sous les yeux de mes compatriotes mes premières prouesses et gagner devant eux ma première palme.

Mon appareil d'alors n'avait rien d'un

avion de combat. C'était un lourd biplan sur lequel il n'était guère possible de faire autre chose que des reconnaissances ou du réglage. Il me conduisit néanmoins plus d'une fois jusqu'à Munster et j'allais souvent surveiller, au-dessus de Colmar, les mouvements de troupes de la région.

Au retour d'une de ces expéditions, j'ai rencontré mon premier Boche. Nous nous sommes croisés avec un grand ronflement de moteur au-dessus du col Sainte-Marie.

J'étais sans armes et s'il lui avait pris fantaisie de combattre, perdu pour perdu, je n'aurais pas hésité à tenter de foncer sur lui pour l'entraîner avec moi dans la chute. Les circonstances en décidèrent autrement. Peut-être était-il comme moi désarmé, peut-être ne se sentait-il pas d'humeur très batailleuse, il ne fit, en tout cas, aucune tentative pour m'attaquer. Pourtant il passait suffisamment près pour que je puisse distinguer ses traits. S'il m'a laissé m'échapper dans l'espoir de rencontre meilleure, pareille occasion pour lui ne s'est jamais retrouvée; mais l'aventure me servit de leçon. Je ne me suis plus enlevé

sans emporter une bonne carabine dont je me suis servi bien des fois par la suite et avec laquelle j'ai réussi des coups heureux.

Ne croyez pas que l'on rencontre tous les jours un Boche embusqué dans les nuages. J'ai terminé le mois de juin sans en apercevoir un seul.

Je suis cependant sorti matin et soir, pour opérer des reconnaissances aux environs, tantôt sur le versant alsacien de la chaîne, tantôt sur le versant français. Je réglais les tirs d'artillerie sur les batteries et les tranchées ennemies, mais au fond de moi-même survivait l'espoir de voir bientôt apparaître un ennemi à l'horizon. Le souvenir de ma rencontre au col Sainte-Marie, me poursuivait comme une obsession et je frémissais d'impatience à l'idée de prendre une éclatante revanche. Comme tous les débutants d'ailleurs, je croyais facile d'abattre un adversaire et difficile de le rencontrer. Beaucoup ont payé de leur vie cette illusion suggérée par leur inexpérience.

Le 2 juillet, mon désir se réalisa. Dans la région de Munster, j'aperçus un avion boche et l'attaquais à coups de carabine. Il se sauva.

le lâche ! Ce fut pour moi une formidable déception ! L'imagination aidant, je le voyais déjà par terre. Le maréchal des logis Laplanche qui m'accompagnait tenta vainement de me consoler. C'est une preuve de son bon cœur, car j'ai su, par la suite, que ses regrets égalaient les miens.

CHAPITRE IV

DANS LES VOSGES PREMIÈRES AVENTURES

Les jours qui suivent peuvent être marqués d'un caillou noir. Le maudit boche m'avait passé la guigne. Une reconnaissance sur Colmar faillit m'être fatale. Pris par le mauvais temps, j'eus beaucoup de mal à repasser la crête. J'étais perdu dans les nuages ; la pluie m'aveuglait, les éclairs m'éblouissaient et je courais à chaque instant le risque d'être foudroyé. Je réussis pourtant à regagner le terrain d'atterrissage.

Dans la région du Ban de Sapt, des batteries ennemies étaient installées mais nous n'en connaissions pas exactement les emplacements. Je fus chargé de les découvrir. Elles étaient assez habilement camouflées, aussi, comme je

m'étais aventuré un peu à l'étourdie, mon appareil fut criblé de projectiles et les toiles fortement endommagées.

Je connus, pour la première fois, la difficulté du vol quand l'équilibre est compromis par des déchirures multiples.

Une fois à terre, je fus ravi de mon aventure. Supputant le prix de la canonnade, je me donnais de l'importance en songeant à toute cette poudre brûlée en mon honneur.

Les chefs d'Etats et les aviateurs, ont seuls le privilège d'être accueillis à leur arrivée par le canon. Il est vrai que ce n'est pas toujours un avantage, car un éclat d'obus reçu en plein moteur, me valut aux environs de Sainte-Marguerite, un atterrissage précipité qui put heureusement se produire à l'intérieur des lignes.

J'eus aussi maille à partir avec les taubes.

Deux d'entre eux s'étaient mis à ma poursuite au-dessus de Colmar : je guidais mon avion et leur envoyais au jugé quelques balles qui durent leur siffler près des oreilles car bientôt ils abandonnèrent la chasse; une fois de plus je me tirais indemne d'un mauvais pas.

J'élargissais d'ailleurs progressivement mon

rayon d'action. La haute vallée du Rhin avec ses deux agglomérations principales Colmar et Mulhouse, m'était à présent familière. Vue de deux mille mètres, cette plaine à travers laquelle le fleuve trace un sillon d'argent, est un spectacle merveilleux, on a l'illusion d'un vaste jardin serré entre les Vosges et la Forêt Noire, asile de paix et de bonheur enveloppé de tous côtés par une nature âpre et sauvage. Au loin les pics neigeux des Alpes, dressés comme une barrière infranchissable, semblent éternellement monter la garde pour en interdire l'accès.

Le 21 Juillet, m'étant avancé plus loin que d'habitude à l'intérieur des lignes ennemies je vis surgir tout à coup un clocher au cœur d'une grande cité, encore lointaine. J'avais l'impression de le connaître et pourtant jamais je ne m'étais aventuré jusque-là.

Invinciblement attiré, je me sentais envahir à mesure que j'approchais par une émotion vague et poignante. Je découvris bientôt sur le fleuve un pont monumental, une enceinte, des bastions, des forts, une citadelle... Subitement la cathédrale jaillit puissante parmi les

maisons avec sa flèche unique qui la distingue entre toutes : c'était Strasbourg!!!

Les canons tonnèrent pour moi comme pour le Kaiser. Deux avions brusquement sortis des hangars s'enlevèrent, mais j'avais affaire à de médiocres biplans et je pus facilement les distancer. Le lendemain je reçus encore dans les ailes plusieurs éclats d'obus. L'ennemi commençait à me bien connaître et il ne se présentait pas une occasion de combattre un boche.

Un aviatique aperçu dans les environs de Munster piqua immédiatement dans ses lignes.

Je constatais, par expérience, combien il est difficile d'inscrire un succès au tableau de chasse. Il faut d'ailleurs reconnaître que les biplans sur lesquels je montais à cette époque n'étaient pas des avions rapides. Suffisants pour la reconnaissance, ils n'étaient pas mauvais pour le réglage.

Néanmoins, j'en ai, par la suite, essayé d'autres qui leur ressemblaient comme une hirondelle à un pierrot.

CHAPITRE V

DÉPLACEMENTS D'ESCADRILLE

Je compris bientôt que la guerre aérienne n'est pas faite seulement de vols à la recherche d'un adversaire hypothétique; je reconnus qu'en dehors des observations de tranchées, des réglages d'artillerie, il est une autre besogne que je n'aime pas, mais dont il faut cependant s'acquitter.

Nos ennemis ont visité de préférence la nuit, les grandes agglomérations ouvertes où il leur était facile de massacrer des populations inoffensives. J'ai moi-même pris part à des opérations de bombardement, mais c'était une sorte de duel à mort, où pour mieux placer mes bombes sur un objectif militaire je planais d'ordinaire au ras du sol encadré de pro-

jectiles dont les trajectoires serrées m'enveloppaient de remous dangereux.

Je n'ignorais pas les risques que cette tactique me faisait courir, mais quels remords pour moi si un de mes projectiles, lancé à l'aveuglette, eût tué, ne fût-ce qu'un seul, de nos frères d'Alsace.

Ma première expédition contre Fribourg-en-Brisgau fut, vers cette époque, interrompue par le mauvais temps. Le ciel était, ce jour-là, couvert de nuages et j'en augurais bien pour le succès de mon entreprise, mais subitement en terre d'Alsace, le vent fratchit; dans la tempête déchaînée mon appareil se trouvait terriblement ballotté : il me fallut rebrousser chemin. J'aurais pu m'alléger en semant au hasard mes projectiles mais je n'ai jamais aimé signaler ainsi mon passage.

Les Boches d'ailleurs ne perdirent rien pour attendre. Le 1^{er} août, je parvins au-dessus de la ville à une altitude de 3.000 mètres. Il s'agissait d'une opération de représailles, aussi je cherchais à faire là-bas le plus de mal possible. Des incendies se déclarèrent un peu partout et je me figurais entendre monter à

mon adresse, avec leurs obus, leurs clameurs et leurs malédictions.

Peu de temps après l'escadrille fut déplacée. Je ne quittais pas sans un serrement de cœur ma terre lorraine et de cette Alsace que j'examinais du haut de mon avion comme les Hébreux devaient contempler jadis la Terre Promise, je songeais que je ne reverrais peut-être plus jamais ses houblonnières, ses sombres forêts de sapins, ses cimes dont je connaissais à présent tous les sommets, les bourgs et les villes que j'avais si souvent survolées. Cette pensée m'assombrissait. Je n'étais pas habitué encore à ces déplacements perpétuels qui, depuis, me sont devenus familiers.

J'ai gardé pour la province où je suis né, où pour la première fois j'ai chassé le Boche, un amour profond, une prédilection particulière, mais je ne ressens plus la sensation d'isolement qui m'envahit quand je la quittai pour les plateaux de Champagne.

Les préparatifs de départ furent bientôt faits. L'envol d'une escadrille est pareil à la migration des oiseaux voyageurs qui, périodiquement, franchissent une partie du monde

à la recherche d'un climat mieux approprié à leurs besoins.

Beaucoup de ceux qui partent ne parviendront jamais au but, mais au retour la tribu ramène avec elle des êtres nouveaux nés dans son sein et le groupe reconstitué ne s'affaiblit pas.

Les accidents, les combats éclaircissent nos rangs tous les jours, mais l'escadrille toujours décimée se reforme sans cesse.

Chaque aurore nous retrouve malgré nos pertes, brûlants d'enthousiasme et les jeunes, encadrés parmi nous, fanatiques admirateurs de nos exploits, travaillent sans relâche à nous égaler.

CHAPITRE VI

PREMIÈRE CITATION

Je partis de Corcieux sur mon avion. J'emmenais avec moi mon mécanicien. Ce brave Delmas, se faisait une fête de m'accompagner. Cette expédition était une distraction dans sa vie sédentaire si monotone : quelle veine disait-il si nous pouvions rencontrer un Boche!... C'était, chez lui aussi, une idée fixe.

Nous sommes restés trois jours à Épinal avant de gagner, aux environs de Suippe, le village de Cuperly.

Nous vécûmes, d'abord, dans un désordre sans nom. Les bidons d'essence voisinaient avec les outils et les cantines, disparaissaient au milieu des objets de campement. Pourtant peu à peu l'installation se faisait.

Le secteur présentait tous les symptômes

d'une agitation inaccoutumée. Des dépôts de munitions se constituaient partout et, malgré mon inexpérience, je me rendais compte que le haut commandement préparait là une opération de grande envergure. Artilleurs, fantassins, cavaliers, automobilistes, rivalisaient d'ardeur et supputant les résultats de l'attaque prédisaient la fin prochaine de la campagne.

Nous avons commencé, mes camarades et moi, à reconnaître méthodiquement les environs. Les tranchées n'étaient plus ici camouflées par les bois. D'en haut elles se détachaient nettement, toutes blanches, taillées dans la craie au milieu des champs plus sombres. Elles serpentaient en longs rubans interminables, se poursuivaient le long des plateaux et se chevauchaient par endroits.

L'ennemi était visiblement inquiet. Nos préparatifs ne lui avaient pas entièrement échappé et chacune de mes sorties me valait un violent bombardement. Je ne m'en plaignais pas d'ailleurs. Je préfère sortir au crépuscule à l'heure où l'atmosphère est calme d'ordinaire, où la terre et le ciel semblent s'assoupir après les fatigues de la journée. Les

remous aériens sont moins forts et l'observation est rendue plus facile par la tombée de la nuit. Les flammes des canons permettent de repérer aisément l'emplacement des pièces et quoique j'aie passé bien des fois au milieu des obus, que les toiles de mes avions aient été déchiquetées par la mitraille, jamais un éclat malheureux n'a pu réussir à me toucher.

Ma première citation, un clou, date du 22 août 1915, elle est ainsi conçue :

Sous-lieutenant Wiest Georges, observateur, et caporal Fonck Paul-René, pilote à l'escadrille G. 47.

Ayant mission de découvrir des batteries ennemies qui gênaient nos attaques, sont sortis malgré les circonstances atmosphériques les plus défavorables, volant à faible altitude au-dessus de l'ennemi pour recueillir les renseignements demandés, malgré un feu des plus violents au cours duquel leur appareil a été criblé de balles.

Le lendemain, comme pour célébrer cette distinction, un aviatique vint nous attaquer. Avec un admirable sang-froid, le lieutenant Romazzotti que j'avais emmené comme observateur abattit à bout portant le passager

ennemi. Ce fut pour moi une véritable ivresse et un réconfort singulier de voir l'appareil plonger brusquement dans ses lignes. J'apercevais la victime, agitée encore des derniers soubresauts de l'agonie, tandis que le pilote, sentant passer la mort, accélérail sa descente, et cela se passait à 2.500 mètres d'altitude!!!

Nous participions d'ailleurs à l'agitation générale. Nos sorties étaient incessantes. C'étaient des essais de toutes sortes. Nous expérimentions des projecteurs, un système nouveau de télégraphie sans fil et des appareils de photographie aérienne. Les Boches de leur côté ne restaient pas inactifs et j'eus maille à partir avec un Focker qui marquait sur les taubes et les aviatics un progrès considérable. Je pus livrer, toujours sans succès, d'autres combats, mais de plus en plus il me semblait qu'une heure solennelle allait sonner. Les routes étaient à l'arrière encombrées de troupes fraîches qui circulaient la nuit. De longs convois montaient sans interruptions vers les tranchées, les munitions s'accumulaient : nous escomptions tous une victoire comparable à celle de la Marne.

CHAPITRE VII

OFFENSIVE DE CHAMPAGNE (SEPTEMBRE 1915)

Le matin du 25 septembre 1915, l'offensive se déchaîne. Depuis cinq jours les canons tonnaient sans arrêt. L'artillerie ennemie semblait enfin faiblir et nos nerfs, tendus à se rompre, fatigués de cette longue attente, réclamaient impérieusement la fin de l'épreuve. Tout était prêt dans les tranchées, le temps était affreux ; la pluie tombait à flots. Sur ce sous-sol imperméable, la terre boueuse, mêlée de craie, ne pouvait parvenir à absorber l'eau qui ruisselait. Les moindres trous se transformaient en puisards et cela augmentait encore les difficultés de l'entreprise.

Je pris le départ à 8 heures 30. Le lieute-

nant Gama m'accompagnait comme observateur afin de faire la première liaison d'infanterie. Nous survolions à 20 mètres des lignes. Au-dessus de nous les nuages formaient une voûte opaque, l'étroite zone dans laquelle j'étais forcé d'évoluer paraissait encore se restreindre. Mon attention se concentrait sur la direction de l'appareil car l'air, violemment ébranlé par les obus, ne semblait plus avoir sa consistance habituelle et je volais si bas que je craignais à chaque instant d'être plaqué contre le sol.

A 8 heures 45, tout à coup les fantassins surgirent des tranchées. Je crus voir ressusciter les grenadiers épiques :

« Tous ceux de Friedland, tous ceux de Rivoli, tous ceux qui, dans le désastre de Waterloo, ne voulurent pas survivre à l'épopée. »

Ils allaient parmi les accidents du terrain, la baïonnette haute, pareils aux ancêtres, couverts de boue comme s'ils avaient voulu se cuirasser de terre natale pour mieux s'encourager au combat.

Mon avion survolait leur progression et

j'étais pris d'un grand orgueil en songeant que la France éternelle se dressait terrible, une fois de plus, et se préparait à refouler l'invasion.

Ils allaient!... Et leurs clameurs par instants dominaient tous les bruits du champ de bataille. Les volontés se confondaient dans une immense poussée en avant devant laquelle l'ennemi gagnait précipitamment ses lignes de retraite.

Déjà, par-dessus les tranchées bouleversées, j'apercevais les artilleurs en train de pousser leurs pièces.

Ils avaient de petites passerelles préparées à l'avance et les utilisaient pour se frayer un passage au milieu du chaos.

L'avant-garde cependant progressait toujours. Les mitrailleuses ennemies commençaient à crépiter. Leur tic tac sinistre qui rappelle le bruit de la machine à coudre creusait à présent des vides au milieu des bataillons en marche.

Je me trouvais alors à 50 mètres de hauteur au-dessus de la seconde ligne. Les balles sifflaient de toutes parts autour de nous. Elles

passaient avec un petit claquement à travers mes toiles. Parfois elles touchaient les tôles qui environnaient le moteur mais sans atteindre encore aucun organe essentiel. Le lieutenant Gama, tranquillement, prenait des notes. Subitement le moteur s'arrêta, l'essence coulait du réservoir percé. Je compris que la chute était imminente. L'officier me regardait sans mot dire. Peut-être faisait-il le sacrifice de sa vie!...

« Tenez bon », eus-je le temps de crier et tout de suite ce fut la descente.

Ce n'était au-dessous de nous que tranchées à moitié comblées, trous d'obus, réseaux de fil de fer, piquets à demi enterrés, j'étais à peu près certain de capoter...

J'eus la chance de prendre terre entre deux boyaux; un parapet à demi démoli contre lequel vint mourir mon élan cala mes roues. Nous étions saufs mais les balles et les obus nous enveloppaient d'un réseau serré. L'émotion de ces minutes inoubliables ne m'empêcha pas de sortir mon appareil photographique et de prendre un cliché. C'était un peu « osé », car des projectiles de toutes sortes nous enca-

draient et tombaient dru comme de la grêle. Grâce aux boyaux de communication qui serpentaient encore à travers la plaine, il nous fut facile de rejoindre un état-major. On y autorisa le lieutenant à téléphoner de venir nous chercher et le soir même nous avions rejoint notre port d'attache; l'alerte avait été chaude!...

La journée du lendemain fut employée à des reconnaissances et liaisons d'infanterie, Je vérifiais de toutes parts l'arrivée des renforts boches. Notre attaque se ralentissait. L'armée, la rage au cœur, se terrait de nouveau pour se recueillir, reformer ses bataillons, panser ses blessures et mériter la victoire réparatrice; nous n'avions pas percé!...

CHAPITRE VIII

PREMIÈRE PERMISSION

Je vécus la période qui suivit dans un profond découragement. Après mes espoirs immenses, la réalité apparaissait par trop décevante. L'armée demeurait pantelante comme après le suprême effort. Je commençais à désespérer d'abattre un boche et l'exploit du lieutenant Romazzotti me semblait le résultat d'un concours de circonstances absolument exceptionnel. Je montais à cette époque un bi-moteur Caudron. Le travail était continu ; tous les jours en l'air, je fis, au cours du mois d'octobre, 24 réglages de tir et 13 reconnaissances à longue portée. Entre temps je réussis aussi à engager 6 combats sans obtenir de résultat. Des mitrailleuses avaient été installées sur mon appareil mais je ne

sais pour quelle raison, mauvais fonctionnement de l'arme peut-être ou maladresse des mitrailleurs, pas un adversaire ne fut atteint.

Avec novembre apparurent le froid, la pluie et les brouillards. L'escadrille fut désignée pour le secteur de l'Oise. Je quittais sans regret cette Champagne qui ne m'avait laissé alors que le souvenir amer de déceptions répétées. Notre centre avait reçu l'ordre de s'installer à Estrées-Saint-Denis. J'avais pris pour ma part mes dispositions pour être de bonne heure au but de mon voyage, mais une panne nous retint, mon mécanicien et moi, assez longtemps aux environs de Compiègne.

Nous avions échoué au milieu des betteraves et tout en réparant le moteur, Delmas, sacrait comme un démon. Son amour-propre souffrait cruellement de cet accident car ce consciencieux a gardé du devoir professionnel une conception qui se fait de jour en jour plus rare.

Il n'y eut là toutefois qu'un retard sans conséquences fâcheuses et nous avons, le soir même, retrouvé les camarades.

Comme d'ordinaire, les premières sorties furent employées à reconnaître notre nouveau domaine qui englobait tout le pays compris entre l'Oise et la Somme.

En d'autres circonstances, je l'aurais survolé avec la fièvre du prospecteur qui explore un terrain vierge mais une pensée unique absorbait tout mon être.

J'attendais ma première « perm » avec la patience et la nostalgie qui envahissent le soldat qui s'abandonne à la rêverie. Quel mobilisé n'a pas ressenti à la pensée de cette trêve longtemps attendue, un impérieux besoin de quitter son poste de combat. On éprouve à en supputer l'échéance une délicieuse sensation de bien-être et de repos, et quand elle est réellement imminente, il est impossible d'obtenir de l'homme un rendement quelconque. Les grands chefs l'ont baptisée « permission de détente » et c'est une détente véritable, analogue au repos que les guerriers d'antan accordaient à l'arme de trait depuis longtemps bandée; c'était jadis le seul moyen connu pour lui conserver toute sa vigueur.

Il me semblait dans la gare d'Estrées-Saint-Denis, où le train qui me ramènerait en Lorraine devait me prendre, que tout le monde me regardait et partageait ma joie. Tout riait, tout chantait à mon imagination, le ciel même m'apparaissait plus pur, et l'air plus lumineux. Mon uniforme n'avait jamais eu cette allure martiale et cette coupe irréprochable. Mon seul regret était l'impossibilité où je me trouvais d'arriver à Saulcy sur mon avion.

Ce n'était malheureusement pas possible, et c'était là mon seul nuage, mais un philosophe a pu dire sans être démenti, que le bonheur en ce monde n'est jamais absolument parfait.

Ces jours paisibles ont vite passé. Mon cœur garde de ces premières heures de paix un souvenir attendri, mais je ne veux pas en faire évaporer, par une analyse trop parfaite, le pénétrant parfum. Seules les dernières minutes en ont été un peu assombries par les larmes de ma mère et de mes sœurs. Leur angoisse est si grande quand le canon tonne ! elles songent que peut-être il tire sur moi, mais ma

mère préférerait voir son fils mort, que de le savoir capable de désertir honteusement le champ de bataille.

La mâle idée du devoir courageusement accepté de part et d'autre adoucit notre séparation, et le trésor d'énergie rapporté de la visite au sol natal, a toujours été mon soutien dans les journées difficiles et dans les épreuves de mon existence mouvementée.

Peu de temps après mon retour, j'obtenais, le 27 novembre 1915, ma première citation à l'ordre de l'Armée, avec ce motif :

« A rendu les plus grands services pendant la période de préparation, volant journallement pour les reconnaissances et les réglages de tir ; dans les journées des 25 et 26 septembre 1915 a réussi à assurer le service de surveillance malgré les circonstances atmosphériques les plus défavorables, au prix des plus grands dangers. »

CHAPITRE IX

RECONNAISSANCES PHOTOGRAPHIQUES

L'hiver n'est pas la saison de l'aviateur. Aux longues nuits nuageuses succèdent le plus souvent de courtes journées à peine égayées quelquefois par un pâle rayon de soleil péniblement jailli des brumes accumulées. Seules, malgré leur âpreté, sont fécondes les heures glaciales où la lune, dans son éclat renouvelé, accroche ses scintillements à la pointe des cristaux de givre.

Perdu dans les profondeurs de l'espace, j'ai plané longtemps parfois, n'ayant pour me distraire que le bruit de mon moteur, au-dessus de l'immense plaine neigeuse où seule la flamme intermittente des canons teintait de feu cette harmonie en blanc et noir.

Notre arme, à cette époque, prenait un

développement considérable, mais les opérations somnolaient comme si par un accord tacite amis et ennemis s'imposaient provisoirement une trêve avant la lutte décisive pour la propriété du ciel.

En l'espace de trois mois, j'ai fait une vingtaine de reconnaissances, quelques voyages, beaucoup de réglages. Les Fockers se multiplient sans cesse au-dessus des lignes ennemies. De notre côté nous formons de nombreux élèves à l'escadrille. L'appareil d'entraînement est à présent une double commande. Cette circonstance est favorable à l'instruction et les observateurs se disputent de plus en plus nos leçons. L'arme marche toujours vers des perfectionnements nouveaux, et quand je prends mon essor par delà les cimes, je n'ai plus comme autrefois une sensation d'isolement presque absolu. Les couverts et les toits n'abritent pas seulement des fusils et des canons braqués sur nos appareils, il existe de tous côtés, des hangars où Français et Boches rivalisent d'ardeur pour préparer la bataille de l'air.

Entre temps, nous pratiquions les sports. Je

me suis livré aux joies du foot-ball avec passion.

J'ai vers cette époque inauguré la série de mes reconnaissances photographiques. Avec un appareil spécialement adapté pour ce genre de travaux, j'ai méthodiquement reconnu le terrain. La photographie prise du haut des airs donne une carte plus nette et plus exacte une fois corrigée et reportée à l'échelle, que le travail du géographe le plus averti. J'ai vu exécuter par des camarades, au cours de cette campagne, de véritables chefs-d'œuvre. Leur modestie ne me permettrait peut-être pas de citer leurs noms, mais des chefs qualifiés ont su leur transmettre des témoignages mérités de la reconnaissance du pays.

Ces expéditions d'ailleurs sont toujours dangereuses. L'ennemi, à empêcher ces reconnaissances, éprouve un intérêt égal à celui qui nous pousse à les effectuer. Contre l'observateur photographique les canons spéciaux sont immédiatement braqués, les projectiles l'encadrent, essaient de le cribler pour le jeter bas, ou tout au moins de le forcer à renoncer à ses travaux.

Dans les régions où les troupes préparent des opérations de quelque envergure, il suffit quelquefois d'un cliché heureux pour anéantir le résultat de semaines de patience et de précautions. Le camouflage joue également son rôle, mais si l'œil de l'homme est quelquefois trompé, l'épreuve observée à la loupe ou à l'aide d'appareils de projection recueille impitoyablement tous les indices. J'ai repéré de cette façon Tergnier, Saint-Quentin, Roye, toutes les régions avoisinantes.

Au cours du mois de mars je crus un jour avoir abattu un Fockér, j'étais accompagné par l'adjudant Jaunaut. L'appareil a piqué du nez très rapidement à l'intérieur de ses lignes. Il est probable que le boche fut tué, mais il me fut impossible d'en avoir jamais la preuve. Ce fut pour moi une très grande déception. J'en profitai pour étudier plus méthodiquement les causes de mes échecs répétés. Je crois pouvoir affirmer que les mitrailleuses montées sur nos appareils n'étaient pas alors suffisamment au point. Les mitrailleurs encore novices s'énervaient et n'obtenaient aucun résultat. La force morale est,

en effet, comme j'ai pu m'en convaincre, un des facteurs essentiels du succès. Le chasseur d'avions qui ne sait pas au milieu des airs, en face d'un ou de plusieurs adversaires, faire abstraction du danger, conserver le même sang-froid qu'à terre, observer et rendre inutiles les moindres gestes de l'ennemi, pourra par chance obtenir quelques victoires, mais il ne sera jamais un vrai chasseur, et un jour ou l'autre se fera descendre.

CHAPITRE X

« SONNÉ » PAR L'ARTILLERIE ANTI-AÉRIENNE

J'ai été témoin, le 21 mai 1916, d'un accident heureusement fort rare. Les leçons de l'hiver avaient porté leurs fruits. L'aviation formidablement développée pouvait dès lors mettre en ligne un nombre d'appareils considérable et nous partions fréquemment plusieurs ensemble, pour des expéditions de surveillance ou de réglage. J'étais sorti ce jour-là en même temps que le sergent Noël.

Nous nous trouvions devant Roye, au-dessus du bois des Loges; une violente canonnade nous saluait mais je n'en avais cure. Il est si rare d'être atteint par un éclat que je considère le risque comme négligeable.

Ce malheur arriva pourtant à mon pauvre camarade. Un obus arrivant en plein, vint

l'atteindre sur son siège de pilote. Il le frappa de bas en haut. L'avion comme un oiseau mortellement atteint se mit à descendre. Quand l'appareil eut tournoyé pendant quelques instants, les ailes brisées se replièrent et la machine disparut emportée vers la terre à grande allure. Derrière lui, une longue traînée de fumée noire marquait seule son sinistre passage et moi, fasciné par la catastrophe, entraîné dans son tourbillon, je descendis à sa suite me poser près de son point de chute. L'ennemi crut certainement nous avoir abattus tous deux ensemble.

J'ai retrouvé son cadavre dans nos premières lignes à la corne du bois où il gisait à demi calciné, les membres rompus, véritable bouillie humaine sous les débris de son biplan détruit. Des ferrailles tordues, des fragments de moteurs, un corps méconnaissable, c'était là tout ce qui restait du camarade qui, plein de vie et d'espoir, faisait si gaiement tout à l'heure ronfler son moteur.

Pareille aventure un mois plus tard faillit m'arriver au même endroit. J'étais occupé à prendre d'assez haut des vues du champ de

bataille, et j'étais canonné violemment quand une forte secousse fut imprimée à mon avion. La trajectoire d'un obus avait passé au travers de mon aile droite. J'eus une émotion rétrospective en constatant au retour que deux nervures avaient été brisées. Le projectile m'avait frôlé à moins d'un mètre. A de pareilles distances dans les espaces célestes, la pression atmosphérique, l'influence du vent modifient une trajectoire.

La mort, comme sur un coup de dé, se joue sur une fraction de seconde, et il ne m'est pas arrivé souvent de sentir son souffle d'aussi près dans le vent d'un obus.

Si le projectile avait éclaté, mon sort était réglé. Je ne déteste pas le léger frisson que j'éprouve encore à ce souvenir. La vie m'apparaît meilleure, et mon sang fouetté, remonte à mes joues plus rouge et plus chaud.

Polytechnicien, j'aurais supputé mes risques d'être atteint et par un calcul aride dans lequel seraient entrés les x et les y , j'aurais savamment évalué le poids de fonte et d'acier « nécessaire et suffisant » pour équilibrer ma chance.

L'aviateur a d'autres conceptions. Il s'en va vers les étoiles, insoucieux des ennemis et des envieux. Les canons tonnent! il ne les entend pas, le bruit du moteur couvre les éclatements des 77 et des 105. Seuls les flocons blancs, noirs ou verdâtres, lui décèlent la rage des artilleurs boches; impassible, il continue sa route tout à son travail.

Soudain, le tir s'est précisé; un bruit, pareil à un déchirement brutal de toile, couvre le ronflement du moteur, l'éclatement s'est rapproché. A la fumée noire qui se dégage, le pilote a reconnu un 105. Alors, il regarde ses ailes, les parcourt de l'œil, pour vérifier si des éclats n'ont pas troué les toiles. Rien, il est presque déçu. Ce sont les premières rafales les plus dangereuses, après, on suit la pensée de l'artilleur, on devine la correction qu'il va faire et c'est facile à éviter.

Si l'on a une mission à remplir, des photos à prendre, ma foi, on passe outre au petit bonheur. Malgré tout cela, les gens trop nerveux ne peuvent jamais s'habituer à être « sonnés » (1)

CHAPITRE XI

MON PREMIER AVION OFFICIEL

J'eus, au mois de juillet 1916, l'idée d'installer sur mon G. 4 une mitrailleuse fixe. C'était un Caudron à deux moteurs qui passait alors pour un des meilleurs appareils de reconnaissance; j'espérais garder de cette façon la libre disposition de mes deux mains et obtenir une supériorité marquée dans la manœuvre.

Ma « chance » commençait à s'affirmer. Un de mes moteurs, par exemple, reçut un jour un éclat d'obus qui le mit hors de service à 3.000 mètres d'altitude; mais il me fut possible, à l'aide du second, de ramener l'avion jusqu'au terrain.

Je participais en août à dix engagements dans l'intérieur des lignes boches. Le 6 août, le lieutenant Thiberge m'accompagnait en

reconnaissance et nous étions en train de photographier les environs de Roye, quand deux Fockers se présentèrent pour nous combattre.

Dans mes débuts, j'aurais cherché à rompre le contact, mais deux années d'aviation avaient développé mon expérience. A la première passe, un des boches dut être sérieusement touché car il piqua immédiatement dans ses lignes, son complice filait devant nous.

Cependant la reconnaissance se poursuivait. Noyon grandissait à vue d'œil et les flocons blancs du 75, de minute en minute plus distincts et plus nourris, démontraient qu'un ou plusieurs boches évoluaient par là. Nous voguions dans l'espace un peu grisés par notre récent succès. Nous allions au canon comme si le sort de la bataille dépendait de notre arrivée. Nous reconnûmes bientôt que l'artillerie française pourchassait deux appareils.

J'ouvris au maximum les manettes de gaz et comme un cheval de sang se révolte sous l'éperon, mon G. 4 bondit en avant; jamais je ne l'avais senti aussi maniable.

Mon plan de combat fut élaboré en une seconde. Les Rumplers, à 50 mètres l'un de

l'autre, au-dessus d'Estrées-Saint-Denis, filaient parallèlement. Ils suivaient la voie du chemin de fer dans la direction de Montdidier. J'arrivais sur eux à toute allure, décidé à m'attaquer au premier qui piquerait vers le sol ou essaierait de se dérober par un virage. En raison de l'infériorité de mon appareil sur les leurs, il me fallait combattre le plus froussard, celui qui s'affolerait le plus, car ainsi, même si je le ratais j'avais des chances de le faire atterrir chez nous.

Ce jour-là, dès mon apparition, le boche le plus rapproché plongea. J'imitai immédiatement sa manœuvre en essayant de le couper. Affolé, il tira au hasard ses cartouches de mitrailleuses et les coups ne portaient même pas dans ma direction.

J'ai vu quelquefois dans nos campagnes lorraines un épervier en train de chasser. La victime inoffensive essaie vainement d'échapper à son étreinte, elle fuit en poussant des cris éperdus. Elle va au hasard tandis qu'autour d'elle le rapace rétrécit ses cercles jusqu'au moment où il l'enlace.

Dans les arbres des environs, les autres

oiseaux témoins, apeurés du drame, ont cessé leurs chants et c'est au milieu d'un silence de mort que s'achève la curée.

Les canons se taisaient. Dans les tranchées sans doute, mille regards guettaient tous nos mouvements. En contemplant le duel céleste, les combattants de la terre oubliaient de se tirer. A toute allure, j'évoluais au-dessus du Rumpler, chacune de ses manœuvres était contrariée; j'opposais virage à virage et plongeon à plongeon. Son mitrailleur même avait cessé de tirer. Nous sentions peu à peu notre vouloir hypnotiser l'ennemi, son arme était peut-être enrayée? Il aurait pu encore nous entraîner dans sa chute en précipitant son appareil contre le mien, mais sa dépression morale était déjà trop grande et son énergie n'existait plus.

Pendant vingt minutes au moins, de virage en virage, et de spirale en spirale, nous descendîmes d'une altitude de 4.000 mètres jusque sur l'herbe d'une prairie où à bout de volonté ils se rendirent : c'étaient deux officiers boches, les seuls prisonniers que j'aie jamais faits.

La canonnade immédiatement reprit plus acharnée pendant que j'inventoriais notre capture.

Je n'ai pas l'habitude d'insulter l'ennemi vaincu, mais c'est notre honneur à nous autres de ne nous rendre que lorsque la lutte est impossible, soit qu'une blessure nous impose un atterrissage immédiat, soit qu'une panne ne permette plus à l'appareil de tenir les airs.

J'ai à mon actif plus de 120 victoires dont je suis sûr. Celle-là est la seule où des boches sans blessures aient volontairement capitulé sur un avion en bon état.

Je dois le proclamer ici pour le bon renom de notre arme et pour maintenir après le combat le mérite et la réputation de mes camarades. Observateurs, bombardiers ou pilotes, nous avons fait à la patrie chaque fois que nous sommes partis en expédition le sacrifice de notre vie, et ceux qui sont tombés pour leur pays dans nos rangs et dans les leurs ont presque tous emporté avec eux comme suprême récompense, l'estime et le respect de leurs adversaires.

CHAPITRE XII

OFFENSIVE DE LA SOMME, 1916

Le terrain sur lequel s'est déroulée l'offensive de la Somme, forme une plaine immense parsemée de mamelons. Celui qui la visite aujourd'hui ne trouve plus qu'une étendue déserte où seuls des arbres mutilés, des pans de murs écroulés, des croix de bois partout pareilles, derniers vestiges de la vie, montrent aux yeux les moins prévenus que le grand drame a situé là un de ses actes principaux.

Je reconnâtrai entre mille cet immense cimetière où les cratères creusés par les obus ressemblent à des fosses fraîchement ouvertes, où ils se pressent si nombreux et si serrés que la terre végétale a disparu et que des profondeurs du sous-sol ont jailli des matériaux insoupçonnés.

Les éruptions volcaniques ne font pas de pareils ravages. Une fois le fleuve de lave passé, des végétaux calcinés, une coulée brûlante, marquent son emplacement, mais bientôt la nature reprend ses droits ; les herbes et les arbustes rapidement reverdisent, les oiseaux chantent et les hommes rentrent dans leurs demeures abandonnées. Ici il n'y a plus qu'un désert aride où la pluie emplissant les orifices arrive seule à niveler le chaos. Pas une plante ; pas un arbre n'ont survécu à la catastrophe et si mille ans ne font pas oublier à nos générations l'invasion d'Attila, je me demande combien il faudra de millénaires pour abolir chez nos descendants le souvenir de cet attentat.

Pendant toute cette période, notre aviation a dominé nettement l'ennemi. J'avais pour compagnon de vol le capitaine Bosc. Tous deux, infatigables, nous avons impunément évolué à l'intérieur des lignes ennemies. En moins de deux mois, nous avons livré 11 combats, opéré 29 reconnaissances photographiques et une vingtaine de réglages, ce qui représente une sortie au moins par jour.

Nous avons alors quelque mérite à chasser le boche. Conscient de son infériorité, il ne se risquait guère au-dessus de nos lignes et refusait la lutte. Les meilleurs appareils de chasse, pilotés par ses plus habiles combattants, acceptaient seuls de se mesurer avec nous, et c'est toujours une opération très périlleuse que de s'attaquer à un des maîtres de l'air.

Un jour, nous eûmes la chance de surprendre un avion de réglage. C'était au-dessus de la Somme. La rivière étincelait sous le soleil et des nuages formant écran nous dérobaient à ses regards. Le capitaine Bosc le comparait quelques minutes auparavant à un martin-pêcheur en train de guetter. Le boche ne put tirer aucune cartouche et fut abattu comme depuis beaucoup d'autres, sans avoir eu le temps de se reconnaître.

Il descendit en vrille et alla se perdre parmi les roseaux d'un marécage. Ce succès-là ne me fut jamais homologué.

Nous étions en pleine période d'attaque, les projectiles de tous calibres s'échangeaient à foison entre les armées et la destruction

d'un aviatie était peu de chose au milieu du suprême triomphe qu'on escomptait.

Depuis, des résultats heureux m'ont permis de faire fi des victoires non homologuées. Mon tableau de chasse suffisamment chargé m'autorise glorieusement à mépriser le gibier perdu; mais alors, je n'en faisais pas fi.

Les opérations militaires auxquelles je participais se déroulaient cependant dans le rythme prévu, mais mon rôle modeste ne me permet pas d'en parler avec autorité. La cavalerie depuis longtemps en réserve reparaisait aux abords du champ de bataille; un escadron de chasseurs d'Afrique cantonnait à nos côtés et les éclaireurs terrestres fraternisaient souvent avec ceux de l'espace. J'eus l'occasion de faire à cheval quelques bonnes parties. Ce fut un utile délassement et une rare satisfaction à mes moments perdus. La domination de l'homme sur la bête, la volonté intelligente se substituant à l'instinct et réussissant à le dominer, mérite une étude particulière. J'avoue que la pratique de l'équitation n'a pas été sans me fournir quelques agréables sensations. Mais, lorsque je compare à mon sport

nouveau, celui-ci dont l'origine se perd au plus profond des âges, j'éprouve un vrai bonheur d'être né à mon heure. Je suis fier d'appartenir à la génération qui s'est définitivement acquise le domaine incontesté des airs et d'être un de ceux qui ont conquis le droit d'y dominer.

CHAPITRE XIII

AVANT L'OFFENSIVE DE CHAMPAGNE

(AVRIL 1917)

Nous avons passé dans les bois une partie de l'hiver 1916.

Nos baraquements, chauffés par des poêles, laissaient passer toutes les intempéries ! Le vent et l'humidité nous glaçaient sous ces ramures qui sont pour l'eau un domaine de prédilection. Il fallait boucher l'une après l'autre les fissures par où passait la bise. Ce travail exigeait une longue patience et j'ai pour ma part occupé de cette façon bien des heures où cette besogne a été un puissant dérivatif contre le cafard qui me menaçait.

Je ne connaissais pas alors à ce mal de meilleur remède. La moindre occupation pour l'esprit ou pour les doigts est une panacée dont l'efficacité se fait immédiatement sentir.

Et puis, quelle satisfaction physique, quelle sensation de bien-être, l'homme, le moins sensible au confort, éprouve en trouvant au retour d'une expédition dans les hautes altitudes, un intérieur à peu près chaud où les rafales du dehors s'atténuent jusqu'à n'être plus qu'un souffle qui fait à peine vaciller la flamme.

Je fus tout de même heureux de déménager pour occuper, aux environs de Fismes, un terrain nouveau. Comme de coutume, j'effectuai le voyage en compagnie de Delmas, mon « premier mécano ».

C'est alors que, pour la première fois, je reconnus la ville de Laon. Nous nous trouvions au milieu d'une bourrasque de neige et nous volions assez bas pour éviter de nous égarer. Comme une accalmie se produisait, je vis tout à coup dans une plaine toute blanche la ville captive. Elle se dressait sur un monticule, dominée par les tours de sa cathédrale. Mon émotion fut grande en percevant à la fois si proche et si lointaine cette cité dont la possession nous était nécessaire pour la course à la frontière.

Quelques dizaines de kilomètres seulement nous séparaient de ses remparts et, depuis de longs mois, l'armée piétinait sur place sans réussir à en approcher.

J'avais sous les yeux le terrible plateau de Craonne où tant de Français ont versé leur sang à l'assaut de ses bords abrupts et je me sentais plein de mélancolie en songeant à tous les malchanceux héroïques, aux milliers de héros anonymes qui ont été enterrés là.

Je fus distrait de mes pensées par l'apparition d'un boche. Perdu dans la tempête, égaré par les rafales, il atterrissait dans nos lignes, sur mon propre terrain. C'était faire preuve d'une grande audace ou d'une profonde ignorance de sa situation. Pour lui, la période des combats ne fut pas longue à se terminer.

Par ces temps de neige, le repérage des canons devient facile. Les photographies prises d'en haut indiquent nettement les moindres pistes et trahissent au premier coup d'œil les emplacements de batteries.

Les aviateurs ennemis nous laissaient beaucoup de répit. Leurs appareils se tenaient loin dans leurs lignes et seuls quelques groupes

d'artillerie spécialement armés contre nous parvenaient à nous faire courir quelques dangers.

Leur habileté était devenue prodigieuse, aussi finissions-nous par connaître les batteries « méchantes » dont on parlait entre pilotes, et nous évitions de passer à leur verticale.

Des signes certains, d'ailleurs résultat d'une expérience maintes fois mise à l'épreuve, me faisaient deviner que j'avais sous les yeux le terrain d'une offensive prochaine.

Le fort de la Malmaison, le Chemin des Dames, le plateau de Craonne, et les abords de Laon, étaient l'objet d'observations sans cesse contrôlées. Les moindres mouvements étaient repérés, et d'un jour à l'autre, voyant les munitions s'accumuler, les matériaux s'amonceler et les renforts couvrir les routes, je m'attendais à un grand coup.

Nous attendions la minute de l'assaut avec l'espoir d'en finir enfin par un véritable coup de tonnerre.

CHAPITRE XIV

MON PLUS DUR COMBAT EN ESCADRILLE D'ARMÉE

Un des épisodes les plus émouvants de ma campagne s'est passé le 17 mars 1917. J'étais parti en reconnaissance avec le lieutenant Marcaggi. A quelque distance un camarade, le sergent Raux, pilotait un autre avion. Nous avions passé les lignes ennemies et nous nous trouvions à 15 kilomètres au moins dans l'intérieur quand une patrouille de 5 albatros parut. C'étaient des appareils de chasse parfaitement conditionnés qui filaient en triangle à la manière des oies sauvages. J'ai dû rarement faire bonne figure à aussi mauvais jeu. Nos biplans étaient des coucous vis-à-vis d'eux. Nous pouvions atterrir dans leurs lignes et nous rendre à merci ou engager le combat avec toutes les chances contre nous.

Je ne balançai pas et vis avec une joie profonde le sergent Raux accepter ma solution : la lutte à outrance allait commencer. Les autres s'étaient déployés. Ils essayaient de converger sur nous leur feu. Marcaggi s'était mis à la mitrailleuse et les coups immédiatement crépitèrent. Si vous avez vu des oiseaux de proie lutter à mort au-dessus de nos plaines, vous pouvez vous faire une idée du système de défense que j'adoptai. Nous utilisions de part et d'autre des projectiles incendiaires ; il fallait à tout prix éviter d'en recevoir un dans les organes vitaux de l'appareil. Je voltais et virvoltais sans trêve, m'effaçant tantôt sur une aile et tantôt sur l'autre, exécutant parfois le looping et quelquefois volant la tête en bas. Rivé à son arme comme si tous deux ne faisaient qu'un, Marcaggi défilait ses bandes. Moi-même, quand la position me le permettait, je le secondais de mon mieux et nous répondions coup pour coup aux adversaires. C'était là une rude besogne ! Les ronflements des moteurs se mêlaient aux crépitements des mitrailleuses. Grâce à mes acrobaties nous n'avions pas été atteints, mais

nos adversaires paraissaient s'acharner. Je perçus tout à coup une fumée, prélude de l'incendie qui se déclarait sur l'appareil de mon frère d'armes. Il laissa bientôt derrière lui une longue traînée noire, sombre chevelure attachée à la flamme qui le dévorait.

Il filait à présent directement vers la terre sans plus répondre aux coups. Je vis, quand il passa près de moi, son mitrailleur renversé en arrière, et tandis qu'à demi enveloppé par les flammes qui jaillissaient de son réservoir percé, il plongeait vers le sol, trois albatros, acharnés à sa perte, le poursuivaient dans sa chute pour achever de le finir. « Les lâches » ! je réfrénaï un cri de rage et me précipitai dans leur tourbillon, je fonçai à mon tour rompant le contact avec ceux qui s'étaient attachés à moi. Penchés sur leur victime, les trois boches ne me surveillaient plus ! j'eus la chance d'en abattre un du premier coup. Les autres alors renoncèrent à l'hallali que la proximité de nos lignes rendait d'ailleurs très périlleux.

Le sergent Raux atterrit dans nos lignes, à 500 mètres des premières tranchées. Il était

affreusement brûlé à la figure et aux mains. Son mitrailleur était mort et les débris de son avion achevèrent de se consumer en présence des fantassins venus à leur secours. L'artillerie boche eut un geste un peu humain. Elle n'essaya pas de troubler le sauvetage et laissa librement les brancardiers terminer leur besogne. Pour moi, je touchai le sol à quelque distance. Ce fut une de mes plus rudes passes d'armes sur un appareil de reconnaissance.

CHAPITRE XV

DANS LA CHASSE AU GROUPE DES CIGOGNES

Les suites de la périlleuse opération, dont je viens de retracer les principaux épisodes, furent pour moi des plus heureuses. L'attention de mes chefs était enfin attirée sur moi et pendant que je goûtais au logis maternel les douceurs d'un repos, certes bien mérité, on me désignait en haut lieu pour faire partie d'une escadrille de chasse.

Cette affectation nouvelle me combla de joie. Elle m'était octroyée à une époque où j'avais déjà une certaine expérience du combat aérien, de ses risques et de ses finesses. L'ennemi avait déjà senti mes griffes et mes camarades nouveaux ne recrutaient pas un débutant. Du centre de Plessis-Bellèville, où

j'ai pendant dix jours expérimenté des avions de chasse, je fus expédié au groupe de combat n° 12, au « terrain de Bonne-Maison », près de Fismes.

Je suis arrivé à la tombée de la nuit le 25 avril 1917, dans mes nouveaux cantonnements. J'appartenais désormais au célèbre groupe des Cigognes auquel je suis resté affecté jusqu'à la fin des hostilités.

Il est impossible de parler des Cigognes sans évoquer immédiatement la glorieuse figure de son illustre chef. Dans la suite qu'il donnera certainement un jour à la légende de l'aigle, d'Esparbès ne manquera pas de tracer l'héroïque portrait du commandant Brocard.

Je me sentais tout petit garçon en me présentant à la porte de sa baraque. Il s'avança vers moi la main tendue.

C'est un plébéien robuste, aux épaules larges, massif et bien planté, un homme de France, tel qu'en produit le vieux terroir quand la nature a réussi son œuvre.

On éprouve le sentiment d'avoir à la fois devant soi un homme et une force. Quand il circule parmi nous, camarade et familier, les

plus fantaisistes, les plus casse-cous, les plus indépendants ressentent presque malgré eux une impression de respect.

Tel m'apparut dès le premier instant le commandant Brocard.

Il avait sous ses ordres 4 escadrilles : il en est fier! ce sont les plus belles de France!... Elles ont toujours fait reculer l'ennemi. Dans les escarmouches, dans les combats, elles sont partout au premier rang; elles apparaissent glorieuses à l'instant des offensives. Au crépuscule des grandes journées, elles tournoient jusqu'à la fin par-dessus les champs de carnage.

Les yeux rougis aux incendies, blasés sur les assauts! elles ont mille boches au tableau de chasse, les Cigognes du commandant Brocard!!!...

La première est la Spad n° 3. Elle sert sous les ordres du capitaine Anger, Dorme, Guynemer, Heurteaux sont des as. Trois sur quatre tomberont pour la Patrie, mais le groupe inconsolé gardera intacte leur mémoire.

Le souvenir de leurs exploits parmi nous survivra, et quand quelqu'un dira une aven-

ture, bien souvent on entendra dire : Guynemer a fait davantage.

La seconde est la Spad n° 26. — Une des doyennes de la flotte aérienne française, elle s'enorgueillit d'obéir au lieutenant de La Tour. C'est un brave entre les braves : il a neuf victoires homologuées, sans compter les avions perdus. Garros avant sa captivité était inscrit sur ses contrôles.

Puis vient la Spad n° 73. — Son chef a 20 victoires à son tableau.

Son calme et sa modestie sont légendaires et chacun dans l'aviation aime et respecte le capitaine Deullin.

Dorme, Guynemer et lui étaient nos trois mousquetaires. La perte des deux premiers n'a fait que nous rendre plus cher le survivant. Il est pour nous comme un drapeau.

La quatrième est la Spad 103, la cadette des escadrilles. Celle-là c'est la mienne. D'abord formation de bombardement elle a mérité à ce titre deux citations et par le mordant de ses pilotes, conquis de haute lutte une place au groupe des Cigognes.

Le capitaine d'Harcourt qui la commande

est dans l'aviation une des plus belles figures de chef. C'est une intelligence aiguisée au service du bon sens le plus clairvoyant, il met dans ses rapports avec ses subordonnés une délicatesse sans borne et ses ordres nous sont présentés avec une courtoisie telle qu'ils ressemblent à une prière.

Nous avons aux Cigognes des traditions. Elles ont été créées par les As les plus célèbres. Guynemer, quand sa chasse était bonne, manifestait du haut du ciel sa satisfaction. Le moteur n'était pas pour lui un métal inerte. C'était un organisme vivant qu'il se plaisait à faire chanter : Ran... ran... ran — ran... ran... ran — ran... ran... ran!... ce qui voulait dire : « j'en ai un, j'en ai un, j'en ai un... » Guynemer disparu, la tradition s'est conservée. En souvenir de lui, les bons pilotes, ses émules et ses disciples, ont continué à faire sonner la victoire par le moteur : Ran... ran... ran..., ran... ran... ran!... cela signifie aux Cigognes qu'un Boche a été porté bas, qu'il est resté à terre quelque part en flammes ou brisé.

Mais malheur au chasseur téméraire qui annonce un succès douteux. Si sa victoire n'est

pas homologuée, il doit une large amende à la popote où sa gajelade le couvre de ridicule.

Dorme seul rentrait comme à l'ordinaire avec son air tranquille et modeste et avouait devant nos questions « eh bien oui ! là !... j'en ai laissé un en flammes à tel endroit. »

CHAPITRE XVI

REIMS. UNE OCCASION MANQUÉE

Mon entrevue avec le commandant Brocard fut brève. Je regardais, fasciné, ce grand soldat. Bien souvent aux heures de farniente nous avons parlé de lui, évoqué ses succès et ceux de ses as, mais jamais je n'avais eu encore l'occasion de le rencontrer. Dans mon émotion, les mots ne me venaient plus aux lèvres et je sentais mon sang battre mes tempes.

« Ici, dit-il, il faut absolument descendre des Boches. »

« Je ferai mon possible pour cela, mon commandant !... »

— Je le sais, et je vous affecte, ajouta-t-il, à l'escadrille 103. Présentez-vous le plus tôt possible au capitaine d'Harcourt.

J'ai trouvé auprès de cet officier et de mes camarades un accueil vraiment réconfortant.

— La 103, le groupe entier, c'est une grande famille où tout le monde se connaît, s'estime.

— La jalousie mesquine et le dénigrement sournois y sont inconnus. Chacun se réjouit franchement du succès des autres.

L'émulation jointe au désir de mieux faire et l'espoir d'y réussir, ont réalisé des prodiges.

Tous les jours de la guerre ont été marqués d'actes héroïques et s'il se créait un épnéméride où figureraient simplement les exploits des Cigognes, il n'y aurait aucune peine à le remplir.

J'étais heureux de me trouver dans cette ambiance. Dans la chasse, l'esprit est bien plus large et l'on y rencontre des types réellement chics d'insouciance dans le danger, de ces gens qui se font tuer pour le beau geste.

Un peu exaltés, peut-être, pas assez militaires aux yeux des états-majors, sans doute,

mais de belles âmes quand même, les chasseurs!

J'avais obtenu naturellement un appareil nouveau, un Spad tout neuf avec lequel je me promettais de faire merveille.

Il me fallut deux jours pour le mettre au point avec Delmas et Poirrier, mes mécaniciens. Je pus enfin prendre les airs le 28 pour la première fois. Le temps me paraissait long, car je n'aime pas dormir sur un échec et je brûlais de retrouver mes Boches.

J'avais deux mots à dire au coin d'un nuage à ceux qui avaient failli me descendre et qui, le 17 mars, avaient manqué rôtir tout vif, mon camarade Raux.

J'explorais le secteur où s'était produite notre offensive; j'évoluais au-dessus du plateau de Craonne et de la ville de Reims.

La ville martyre et mutilée, au pied de la montagne qui semble la couvrir au Sud, tendait vers le ciel comme une protestation, ses hautes tours à demi démolies.

L'immense vaisseau, vu d'en haut, apparaissait plus immense et son ossature puissante mise à nu par l'incendie, témoignait par

toutes ses pierres de sa volonté de survivre au crime.

Je ressentis à ce spectacle un sursaut de rage et de dégoût en songeant que sans nécessité, sans autre but que d'atteindre et supprimer une grandeur française, les Boches multipliaient leurs coups contre ce monument. J'ai senti alors profondément combien devant l'ennemi nous sommes tous solidaires, et combien la formule d'union sacrée était une pensée profonde jaillie du plein cœur de la race.

Reims elle-même, était encore une très grande ville; ses voies principales, larges et bien coupées, n'avaient pas, vues du ciel, ce caractère de désolation que j'ai trouvé à d'autres villes. Elle semblait sommeiller, mais on y sentait une vie intense, une volonté de tenir : envers et contre tout.

J'ai raté là tout près ma première occasion, — j'avais aperçu à 1.000 mètres au-dessous de moi, un beau biplace — je piquai droit sur lui comme j'ai quelquefois vu faire par un épervier chassant le héron. Emporté comme lui par mon ardeur et encore incapable de

mesurer exactement ma vitesse, je le passai sans avoir pu tirer et quand il me fut possible de me remettre à sa poursuite, il était loin. J'étais furieux de m'être conduit comme un écolier en laissant échapper une si belle proie...

CHAPITRE XVII

MES PREMIÈRES VICTOIRES EN MONOPLACE

Le 3 mai 1917, je patrouillais en compagnie du lieutenant Gigodot, quand je trouvais l'occasion d'attaquer deux biplans de réglage. Il m'est arrivé souvent d'affronter à la fois deux adversaires aériens et, l'expérience aidant, j'ai réussi quelques beaux coups. Tout en virevoltant, je tirais presque simultanément sur les deux boches. Mon appareil, de beaucoup le plus maniable des trois, rétablissait dans une certaine mesure l'équilibre des forces. Un des boches néanmoins me prit dans son champ de tir et quelques balles sifflèrent à mes oreilles.

Par un brusque virage, je réussis à me dérober, et passant sous lui, je lui envoyai une volée de 20 cartouches. Ma satisfaction

fut grande quand je le vis tomber en vrille au nord de Berry-au-Bac ; c'était ma revanche des échecs précédents, mais par malheur je n'ai pas eu le loisir de vérifier s'il s'était écrasé à terre.

Tous les jours d'ailleurs, nous tentions quelques patrouilles. Dorme, Guynemer, Heurteaux, Deullin et de La Tour, infatigables, faisaient la police de nos lignes et quand ces vaillants étaient en l'air, ils semblaient tendre un filet infranchissable devant lequel venaient mourir tous les efforts de l'adversaire.

Le 5 mai, je pris part à un grand combat aérien. C'était au-dessus de Laon à 4.500 mètres d'altitude. Les nuages formaient de véritables obstacles, derrière lesquels nous pouvions facilement nous dissimuler.

Il y avait là neuf avions, 5 boches et 4 français, groupés dans un étroit espace et comme jadis nos ancêtres au combat des trente, nous étions décidés à mourir s'il le fallait, sans reculer. La lutte fut extrêmement chaude. Nous surgissions brusquement de la brume qui nous enveloppait et formait un épais brouillard au milieu duquel nous ris-

quions à chaque instant de nous rencontrer dans une mortelle collision.

Le sergent Schmitter fut le premier touché. Son appareil criblé en de multiples endroits reçut même une balle dans le moteur.

Le sergent Haegelen et le lieutenant Hervet réussirent momentanément à le dégager, mais à leur tour ils avaient le dessous quand mon apparition vint modifier la face des choses. J'attaquai par deux fois les boches qui mitraillaient mes amis. Ceux-ci, à demi désespérés, avaient fort à faire au milieu des cinq ennemis qui évoluaient autour d'eux. Rien ne démoralise comme la mise hors de combat d'un camarade. Nous en eûmes ce jour-là, une preuve de plus. Malgré l'habileté manœuvrière dont ils faisaient preuve, je réussis à tirer un des boches à bout portant. Il était sorti devant moi d'un nuage ; à vrai dire l'occasion tombait du ciel : aussi d'une salve bien dirigée, je mis fin à sa carrière.

Son appareil immédiatement piqua du nez pour se briser à terre à la corne d'un bois. Je le suivis dans sa descente tandis que les deux cigognes françaises poursuivaient les

cockers dont la fuite s'accélérait. Cette victoire ne me fut pas contestée; tant de témoins y avaient assisté qu'elle fut immédiatement homologuée.

Une autre que je remportai six jours après reçut également confirmation officielle.

La période de beau temps continuait et favorisait nos patrouilles. Au cours de l'une d'elle, un Rumpler fut rencontré par moi à une altitude de 5.500 mètres vers 6 heures du soir. Je le sonnai dans sa descente aux environs de 4.500 mètres. Il tomba en flammes dans nos premières lignes. C'était un brave, moins bien armé que moi sur son coucou, il ne manifesta à aucune minute la moindre velléité de se rendre et lutta en désespéré. J'eus un moment la volonté de l'épargner, mais alors il aurait été nécessaire de le laisser fuir et le devoir ne me le permettait pas. Le duel aérien dans ces conditions entre deux adversaires résolus, est forcément un duel à mort. Il finit ce jour-là par la chute de mon ennemi, mais je dois rendre au combattant glorieusement mort, cet hommage, qu'il a su finir en homme de cœur.

CHAPITRE XVIII

RUSE D'AVIATEUR BOCHE

La guerre aérienne a aussi ses stratagèmes. Les Grecs, paraît-il, ont inventé le fameux cheval qui apparaît à nos esprits civilisés comme une ruse un peu grossière. Nous autres, hommes de l'air, nous avons emprunté son procédé au bonhomme de la fable : « L'ours et les deux compagnons. »

C'est ainsi qu'un boche tenta de m'échapper le 13 mai 1917, au-dessus de la forêt de Reims. Beaucoup de gens accordent à ce chiffre une influence fatidique. J'ai vu des esprits forts refuser de se mettre à table pour y faire le treizième convive. D'où vient cette superstition? en vérité je l'ignore et ne lui attribue pas une importance exagérée. Pourtant, nous aussi, nous avons nos fétiches et j'ai fini moi-

même par avoir à l'escadrille une mascotte : une cigogne vivante que me donna à Lyon M^{me} Herriot.

A propos du chiffre 13, je me souviendrai toujours d'un dîner de tous les officiers du groupe à l'hôtel de la chasse à Villers-Cotteret. Nous étions 13 à table et quelqu'un le fit remarquer.

Alors de Girval, un de nos camarades de la 73, eut cette phrase : « Pour les pékins, treize à table, cela signifie qu'un des convives mourra dans l'année, pour nous cela n'a pas d'importance, car nous sommes sûrs que d'ici un an, plus d'un d'entre nous n'y sera plus ».

Pauvre Girval, il disait ma foi vrai, car il fut le premier à ouvrir la liste de ceux qui, un an plus tard, « n'y étaient plus ».

Mais, superstitions et fétiches à part, si le boche que j'attaquai ce jour-là en avait un, il ne l'avait pas choisi bien efficace. Il avait essuyé ma première rafale vers 3.400 mètres d'altitude et piqué immédiatement à la verticale. Je m'étonnais un peu de ce résultat si vite acquis car mes balles ne m'avaient pas

paru très bien placées. D'autre part, la descente ne présentait pas tout à fait ce caractère d'abandon absolu dont j'ai été maintes fois le témoin satisfait. Sans doute c'était une descente en vrille, mais elle n'avait pas le flottement caractéristique de la feuille, jouet des éléments. Il me semblait que d'imperceptibles mouvements du gouvernail guidaient quelque peu la descente.

Le mort en un mot me faisait l'effet d'être assez mal tué. Je le suivais donc dans sa manœuvre, prêt à le ressaisir s'il essayait de s'échapper. Aussi mon étonnement fut mince quand je le vis brusquement se redresser à 300 mètres du sol et filer rapidement vers ses lignes devant le fort de la Pompelle. Je n'eus pas le temps ce jour-là d'examiner le paysage ; je plongeais à mon tour et devinant mon mouvement, comme il piquait de nouveau pour passer à 50 mètres d'altitude au-dessus de nos premières lignes, je l'abattis à bout portant.

On s'aperçut par la suite, que ma première rafale n'avait pas été si mal placée, car le mitrailleur avait été tué par elle. Je crus voir

dans les tranchées des bras de poilus qui agitaient des mouchoirs, mais il m'était impossible de m'attarder pour manifester ma joie par une culbute quelconque car j'étais à portée des mitrailleurs, et les boches des tranchées me canardaient sur toute la ligne.

Leur activité aérienne était alors très grande et leurs incessantes reconnaissances en arrivaient à nous lasser. Dorme et Guynemer, toujours en l'air, multipliaient leurs victoires, et j'en étais, pour ma part, un peu découragé. J'avais en effet au fond du cœur, l'ambition de les égaler et la distance croissait sans cesse entre leur tableau et le mien. J'ai en vérité, relevé, après leur disparition, le titre glorieux qu'ils ont porté, mais leur mort a laissé dans mon cœur d'aviateur et de Français une vraie douleur : C'est autrement que j'aurais voulu devenir l'as des as. J'avais rêvé d'être à leur côté au jour béni où l'armée nationale, marchant à l'Etoile par dessous l'Arc de Triomphe, continuerait le défilé glorieux commencé aux premières heures de notre histoire et poursuivi d'âge en âge suivant le rite évoqué par Detaille dans la grande fresque du Panthéon.

Mais en attendant, je paraissais pour la première fois au communiqué avec cette cinquième victoire officielle : j'étais un « As » authentique et dans le but de fêter ma gloire nouvelle, je filai le 19 mai 1917, pour douze jours en permission.

CHAPITRE XIX

MORT DE DORME VICTOIRE SUR UN AS BOCHE

En interrompant nos travaux, la permission ne brise pas complètement la solidarité qui nous unit. Je trouvais chaque matin le temps de rechercher dans les gazettes, des nouvelles de mes camarades et c'est ainsi que j'appris en plein sarniente la disparition de Dorme.

Tout d'abord, je n'y voulais point croire. Je regardais hébété, les yeux humides, les caractères d'imprimerie qui sautillaient sur la page blanche : Dorme n'était pas rentré. Je me sentais une telle peine en songeant à la bonne poignée de mains du départ et au joyeux : « à bientôt veinard » qui l'avait accompagnée.

Du vaillant si modeste, il ne restait peut-

être à présent, qu'un pauvre corps brisé dans la campagne, auprès d'un appareil détruit. Des Boches s'étaient seuls trouvés là, s'il avait été ramassé vivant encore, à son agonie!...

Ma permission se termina d'une façon bien morne. Je n'avais pas le cœur aux distractions, tant me tenaillaient l'angoisse et le désir de savoir; aussi dès le retour, ma première pensée fut pour lui.

L'escadrille tout entière était consternée. Chacun rappelait un de ses hauts faits, et j'ai vu des larmes dans des yeux qui depuis longtemps ne savaient plus pleurer.

Le plus épais mystère pesait encore sur son destin. On espérait, sans trop y croire, qu'une avarie de l'appareil... ou du moteur, lui avait imposé un atterrissage dans les lignes ennemies. Certes l'aviation perdait un de ses champions, mais la France au moins récupérerait un jour celui que les vicissitudes de la guerre tenait éloigné du champ de bataille. Cette consolation même nous fut refusée. Dorme était mort et nous ne devions plus le revoir.

La disparition de ce héros répartissait sa

tâche au prorata des survivants : C'est ainsi qu'aux Cigognes nous comprenions le devoir. Dorme mort, il nous restait à le venger et, pour ma part, je m'y employais de toutes mes forces.

Nous connaissions les habitudes de l'ennemi. Nos Parisiens ne se lèvent guère avec l'aurore, mais Fritz a adopté, au moins dans l'aviation, les traditions de nos campagnes. Le soleil levant le trouve sur le point de s'envoler sur l'appareil déjà hors du hangar. Il est vrai que cette heure est d'ordinaire une des plus calmes de la journée, comme si la nature, encore mal éveillée n'avait pas eu le loisir de déchaîner les vents.

Je patrouillais donc de très bonne heure et découvris le 12 juin, deux albatros qui prenaient de la hauteur. Un instant je les suivis dans leurs évolutions et fonçai tout à coup sur eux avec le soleil dans le dos. J'avais affaire à deux avions de chasse; ceux-là ne reculent pas d'ordinaire sans y être forcés par d'impérieuses raisons.

Ma position était certainement très favorable. Je les voyais se détacher nettement

sur le ciel qui s'éclairait à chaque instant davantage, tandis qu'ils durent avoir de moi une vision incertaine dans les rayons du soleil.

Je me rendis immédiatement compte que j'avais affaire à deux routiers expérimentés. Le premier filait droit dans la direction de ses lignes, tandis que l'autre marchait résolument à ma rencontre. Au moment où je croyais le tenir, je le vis se retourner dans un virage rapide. Ainsi, derrière moi, ils allaient ensemble me tirer tout à leur aise. J'eus à cet instant l'impression que ma vie tenait à un fil et, pour éviter une balle imminente, je risquai un brusque retournement qui devait ramener mon adversaire dans mon champ de tir. Son nouvel essai fut malheureux et son virage trop lent. Je pus lui lâcher par le travers ma bande de cartouches. Son appareil désemparé prit rapidement la verticale; lui-même avait été atteint à mort par une balle dans la gorge. Son compagnon cherchait à profiter des circonstances pour m'échapper, mais il était trop tard. J'eus tôt fait de le rejoindre et de le sonner. Il tomba dans nos lignes en face du fort de Brimont.

Les renseignements trouvés sur l'une de mes deux victimes démontrèrent que ma victoire allait prendre, en Allemagne, les proportions d'une catastrophe. J'avais abattu le capitaine Von Baer, commandant l'une des plus importantes escadrilles de chasse. Il avait à son actif douze victoires et passait pour un des plus habiles pilotes ennemis. Je fus chaudement félicité.

Dans les jours qui suivirent, escorté du sergent Haegelen, j'exécutai quelques patrouilles au cours desquelles plusieurs Boches furent mis à mal. Ils tombèrent malheureusement trop loin dans leurs lignes et ne purent en conséquence être homologués.

CHAPITRE XX

LES CIGOGNES DANS LES FLANDRES

Dans le courant du mois de juillet 1917, le groupe reçut l'ordre d'abandonner le secteur et d'aller s'installer dans la région de Dunkerque. Les Boches nous surprirent la veille du départ et comme pour bouleverser nos préparatifs, bombardèrent de nuit notre cantonnement.

Au milieu d'un tohu-bohu sans nom où les tentes, le matériel de couchage et les cantines voisinaient avec maints objets dont la présence n'est pas prévue au règlement, de grosses bombes commencèrent à pleuvoir aux environs de minuit. Personne n'était naturellement sorti. Les appareils, en prévision de la migration prochaine, avaient été plus ou moins démontés car chacun voulait procéder

à une ultime révision. J'ai vu, pendant les éclatements, un bon pilote gesticulant, tendant vers le ciel son poing fermé et menaçant les Boches de représailles implacables. Ce n'était pas dans sa bouche une gasconnade, mais au matin la bonne humeur ne régnait pas. Deux mécanos avaient été tués, d'autres blessés, personne n'avait dormi.

Je fus prêt néanmoins de bonne heure et partis malgré le temps très orageux. Degros nuages formaient dans l'atmosphère une voûte opaque, mais je ne m'en désolais pas outre mesure car une escale en cas de tempête avait été prévue sur le champ d'atterrissage de l'école du Crotoy.

Je me faisais une fête de me retrouver sur ce terrain où j'avais débuté, de revoir mes impressions d'antan. Des noms sugissaient dans ma mémoire et des physionomies oubliées tout à coup s'évoquaient. Peut-être, par bonne fortune, aurais-je la chance de retrouver l'instructeur expérimenté qui, pour la première fois, m'avait mis les commandes en main, et j'avais à cœur de lui fournir la preuve que ses efforts n'étaient pas restés stériles.

A onze heures du matin je venais au milieu de rafales de vent atterrir sur la piste même d'où pour la première fois je m'étais envolé.

L'accueil sympathique, mais nuancé de déférence qui m'y attendait, me fit mieux que jamais mesurer l'importance du chemin glorieux déjà parcouru. L'empressement des camarades nouveaux contrastait avec la familiarité un peu protectrice que j'avais autrefois connue en cet endroit, mais je n'eus pas la satisfaction de retrouver les anciens pilotes.

En guerre, et surtout dans l'aviation, les dangers quotidiens font brûler les étapes et quand il nous arrive par hasard de retourner en arrière, nous trouvons trop souvent des tombes à la place où nous avons laissé des chers souvenirs.

Sitôt le déjeuner, je repris donc mon vol. Je n'arrivais pas à secouer ma mélancolie, et pourtant le spectacle était magnifique.

Je longeais le littoral à la limite des vagues, dominant les rochers, les falaises ou les dunes, repérant aux passages les grands ports, animés d'une activité fiévreuse.

Je reconnus successivement Boulogne, avec

sa haute ville encerclée de remparts et le dôme de sa cathédrale, puis Calais, où les usines dressent de toutes parts d'immenses cheminées. Leurs bassins contenaient un nombre prodigieux de navires autour desquels, comme une fourmilière, s'agitaient des foules considérables.

L'expression de fourmilière humaine, si souvent galvaudée, acquiert ici la véritable valeur. Par un temps clair, les individus, vus d'en haut, apparaissent minuscules et cependant parfaitement perceptibles. Ils vont des navires aux entrepôts, se pressant les uns les autres et dans leurs déplacements ne dévient guère de la route une fois tracée. L'entomologiste Fabre, dans son immortel ouvrage sur la vie des insectes, a décrit ce curieux spectacle en des termes que je ne saurais égaler. Mais j'ai eu à ce moment la perception jusqu'alors inconnue de l'harmonie qui règne dans la nature, j'ai senti que des lois immuables en ce sens qu'elles s'imposent aux hommes comme aux animaux, ont présidé à son arrangement.

De la côte britannique dont j'apercevais

au loin les contreforts, c'était jusqu'à nos bases de ravitaillement un va-et-vient ininterrompu de vaisseaux parmi lesquels à toute vitesse évoluaient des patrouilleurs. Mais ces spectacles passionnants ne réussirent pas à me détourner de mon chemin. L'animation inaccoutumée, l'activité fiévreuse de ce détroit et de ces ports avaient pour moi une signification particulière.

Coïncidant avec le déplacement des Cigognes, ils marquaient en Flandre l'ouverture d'une nouvelle période offensive.

CHAPITRE XXI

NOUVELLE TACTIQUE AÉRIENNE

Le commandant Brocard nous avait la veille donné rendez-vous dans le meilleur hôtel de Dunkerque : « Préparez vos cartes et ramassez toutes vos énergies, avait-il dit, vous aurez là-bas du bon travail. »

Cette terre de Flandre, si riche et si plate, a été dure aux Cigognes ; nos premières reconnaissances d'ailleurs ne la montraient pas très accueillante. Nous avions devant nous, à la limite extrême du front, un terrain spongieux où l'eau sournoisement s'infiltré dans les moindres trous, un boueux marécage où des tanks enlisés ont disparu tout entiers sans laisser de traces. Nos camarades de l'infanterie n'ont pas pu creuser les tranchées.

Des remblais de sacs à terre ont dessiné

dans la plaine des lignes sinueuses et l'Yser débordé est resté près de cinq années la barrière infranchissable devant laquelle s'est arrêté l'envahisseur.

Les obus s'enfoncent et souvent n'éclatent pas; quand il se produit une explosion, elle projette dans toutes les directions, une véritable trombe de boue et bientôt aux alentours du cratère nouvellement creusé un glouglou caractéristique indique qu'une mare de plus est en train de se remplir.

Il faut, pour tenir dans ces parages, posséder un moral solide et un tempérament réfractaire aux rhumatismes. Des brouillards perpétuels augmentent encore l'impression de tristesse qui se dégage invinciblement de ce paysage où l'œil ne trouve pas un accident de terrain où s'attacher.

La mort prématurée de Rodenbach nous a privés sans doute d'un admirable poème. L'auteur de *Bruges la Morte* a seul exprimé vraiment la poignante mélancolie de ce pays. Seul il aurait su écrire la glorieuse chronique des armées rassemblées sur les bords de l'Yser.

L'ennemi ne paraissait se douter de rien. J'ai d'abord survolé sans difficultés Ostende et même Zeebrugge où les sous-marins ennemis avaient leurs principaux refuges. Mes premières patrouilles auraient été dénuées d'intérêt si je n'avais eu pour me distraire les évolutions des flottilles anglo-françaises qui montaient constamment la garde à courte distance de la côte.

Bientôt, d'ailleurs, apparurent les meilleurs groupes de chasse ennemis. Ils inaugurèrent contre nous leurs nouvelles méthodes de combat. Ce fut immédiatement très dur; nous étions attaqués à toutes les hauteurs et par tous les temps. Fritz était admirablement protégé par ses batteries antiaériennes. Nos escadrilles de reconnaissance étaient sur les dents; tous les jours les appareils rentraient criblés de trous et souvent les aviateurs étaient pas indemnes.

Je connus des journées ensoleillées où l'atmosphère vibrait tout entière au bruissement des hélices. La salle des comptes rendus ne désemplassait pas.

A chaque instant un pilote en habit de vol

venait exposer les péripéties de son dernier combat.

Le Boche avait à présent une tactique inédite; il avait sorti de derrière les fagots un ordre de marche nouveau.

Nous avions affaire à des groupes de chasseurs entraînés à manœuvrer ensemble.

Chacun de nous successivement se trouvait aux prises avec huit ou dix Fockers. Nos grands as atteints plus ou moins grièvement ne se renouvelaient plus et peu à peu les survivants sentaient le domaine de l'air leur échapper. Heurteaux, Deullin, Auger, Matton (1), étaient blessés ou morts, Guynemer, l'immortel héros, partait un matin pour ne pas rentrer et d'autres moins connus jalonnaient de leurs tombes ce douloureux calvaire.

Il fallut avouer que la vieille tactique du chasseur isolé, avait fait faillite. On décida en conséquence de créer des équipes et les choses en restèrent là. Il semble qu'en France une

(1) Capitaine Matton, capitaine Auger, tués dans les Flandres.

circulaire suffise pour porter remède à tous les maux, mais la note une fois rédigée, nul ne s'inquiète des moyens d'exécution et quelle que soit l'importance de la mesure, personne ne se soucie d'ordinaire de l'appliquer. J'eus pour ma part quelque peine à y parvenir. J'avais recruté avec l'autorisation du capitaine d'Harcourt, quelques jeunes pilotes de bonne volonté. Nous sortions ensemble à 6 ou 7 et je menais mes élèves à l'attaque des saucisses.

Je n'ai pas souvenir d'en avoir abattu une seule, mais nos tentatives provoquaient l'intervention de l'ennemi attentif à les protéger. Il y avait bientôt bagarre et mes gaillards étaient forcés de se familiariser avec la tactique. J'étais là d'ailleurs pour les soutenir et dégageais successivement les maladroits, mais je ne pouvais engager un vrai combat, car j'aurais risqué de faire mettre à mal les plus inexpérimentés de mes camarades. Je lâchais une rafale par ci, une rafale par là, et en restant toujours sur le qui-vive. Mon groupe acquit ainsi très vite une grande valeur manœuvrière. Nos sorties se continuèrent désormais

en formation triangulaire par groupés de trois ou quatre. Mes pilotes me gardaient des attaques venant d'arrière et pour ma part j'avais la responsabilité du reste du ciel.

Nous avons ainsi fait du bon travail et je puis me vanter de n'avoir pas subi la moindre perte. Pourtant mon escadrille est en Flandre celle qui eut le plus grand nombre de victoires homologuées.

CHAPITRE XXII

OFFENSIVE DES FLANDRES (JUILLET 1917)

L'offensive cependant battait son plein. Les armées amalgamées groupaient pêle-mêle, Anglais, Français et Belges. Dans l'aviation, la fusion était complète et il n'était pas rare de rencontrer une patrouille où se trouvaient représentées les trois nations.

Le 9 août, le capitaine d'Harcourt, à la tête de l'escadrille entière, protégeait une opération de bombardement. Nous avons survolé Dixmude à trois mille mètres d'altitude et parvenus à 10 kilomètres environ dans l'intérieur des lignes boches, nous nous heurtâmes à deux groupes de chasse composés chacun de 16 Fockers.

Jamais je ne m'étais encore trouvé à pareille fête.

Aidé de quelques camarades, le capitaine

d'Harcourt dégagea rapidement quelques bombardiers fort mal au point. Je ne pourrais raconter tous les épisodes de la bataille : c'était mieux qu'une escarmouche et 30 avions au moins prenaient part au combat.

Deux Sop bi-places, non loin de moi, avaient subi des avaries, les mitrailleurs étaient tués, trois boches s'étaient rendu compte de la situation et attaquaient avec furie : C'est alors que j'intervins ! Au premier choc, l'un d'entre eux descendit en flammes. Les deux autres pendant ce temps prenaient du champ, mais, par une tactique qui m'est assez familière, je me retournai pour lâcher ma bordée et de nouveau un boche tomba. Le troisième fuyait. Je crus pouvoir alors imiter mes camarades et rejoindre comme eux le terrain d'atterrissage.

Ce mois d'août fut d'ailleurs pour l'ennemi un véritable martyrologe aérien. La région de Nieuport, Ypres, Dixmude, et la forêt d'Houtulst ne sont plus à présent qu'un vaste cimetière où se sont englouties bien des escadrilles. Le nombre des appareils de chasse et de reconnaissance, sous nos coups, diminuait tous les jours. J'étais devenu un virtuose et m'étant

sérieusement exercé, j'arrivais à tirer l'ennemi quelle que soit la position dans laquelle je me trouvais vis-à-vis de lui. De cette époque commencent à dater mes grands succès.

Le groupe des Cigognes jouissait d'un prestige considérable. Nous étions l'élite incontestée de l'armée aérienne et notre réputation avait franchi même les limites du pays.

Le Prince de Galles vint en personne nous apporter ses félicitations et déjeuner avec nous. Il voulut conserver en souvenir de cette réception la Cigogne de la Spad 3, petit insigne en argent.

Plus tard, le roi des Belges nous fit le même honneur et par une délicate attention, dont nous fûmes très touchés, la reine Elisabeth eut la gracieuse pensée de l'accompagner. Ces souverains, dont l'attitude héroïque a fait l'admiration du monde, acceptèrent les insignes de la 103.

De telles visites exaltaient nos courages et poussaient les plus humbles d'entre nous à tenter d'étonnantes prouesses. Le peuple français est ainsi fait, qu'une satisfaction d'amour-propre l'émeut plus qu'une récom-

pense matérielle et nous aurions cru démériter si quelque autre groupe avait réussi à nous égaler.

Des personnages moins marquants, mais avec lesquels nous nous sentions plus à l'aise, étaient fréquemment nos hôtes. Nous voisinions aussi avec nos camarades alliés. Thieffry, l'as belge si sympathique, était souvent parmi nous, et sans son uniforme et son accent, la fraternité véritable que nous nous témoignions de part et d'autre l'eussent fait prendre pour l'un des nôtres.

Ces réceptions se faisaient d'ailleurs à charge de revanche et il m'est arrivé bien des fois à l'atterrissage sur un terrain belge ou anglais d'être triomphalement emporté au mess. Mais ces joies militaires n'étaient pas sans revers de médaille. Notre terrain de Saint-Pol avait été installé dans un bassin mis à sec et facilement repérable grâce à la proximité de la mer. Presque chaque nuit les bombardiers boches nous réveillaient. La popote de la Spad 3 reçut un jour plusieurs projectiles et le phonographe de Guynemer, pieusement conservé, en garde encore la trace.

CHAPITRE XXIII

11 SEPTEMBRE 1917

Le 11 septembre 1917 doit être marqué d'un caillou noir.

L'armée aérienne perdit ce jour-là son héros le plus glorieux. En prose et en vers, d'autres ont magnifié ses exploits, exprimé toute la douleur du pays. Le Parlement lui a voté les honneurs du Panthéon ; mais la meilleure marque d'admiration et de regrets est celle qui est restée à jamais gravée dans le cœur de ses camarades de combat, qui tous se sont fait ses vengeurs et dont trop sont tombés à la tâche.

Guynemer partit en patrouille au lever du jour. L'aube pointait et les premiers rayons du soleil, émergeant du brouillard, jouaient sur les feuillages prématurément rouillés par la fraîcheur des nuits.

Pendant qu'autour de son appareil dont ils vérifiaient les organes, les mécanos s'empresaient, le pilote un peu nerveux, comme si une appréhension secrète le hantait, marchait fiévreusement, pareil à un lion dans sa cage.

« Guynemer n'est pas de bonne humeur ce matin », observa quelqu'un, mais personne de nous ne songea sur le moment à attacher à cette réflexion quelque importance.

Le moteur enfin se mit à tourner, et rapidement notre camarade s'installa dans la carlingue, l'hélice à son tour siffla et comme un grand oiseau, l'avion s'enleva.

En même temps partit le lieutenant Bozon-Verduras. Que se passa-t-il par la suite?... On n'a jamais connu exactement la vérité. On sait seulement qu'ils naviguèrent d'abord de conserve et se prêtèrent mutuellement secours dans plusieurs engagements.

Le lieutenant Bozon, séparé de son compagnon par les hasards d'une poursuite, le perdit de vue et revint seul au terrain d'atterrissage.

Il était arrivé plus d'une fois à Guynemer

de s'attarder, aussi personne ne songeait à s'inquiéter, mais les heures passant, son absence devint peu à peu l'objet de toutes les conversations. Le commandant Brocard ne cachait plus son inquiétude. Des renseignements furent réclamés par téléphone aux premières lignes, et l'on apprit bientôt qu'un appareil français avait été vu dégringolant à l'intérieur des lignes boches.

Les observateurs annonçaient toutefois que l'avion n'était pas en flammes et que le pilote était peut-être indemne.

Deux ou trois jours se passèrent et le retour de Guynemer devenait de moins en moins probable. Nous espérions néanmoins qu'il s'en était tiré et qu'une évasion ou la paix le ramènerait parmi nous, mais un journal ennemi nous ôta même cet espoir. Il publiait avec le nom du vainqueur : capitaine Wissemann, la nouvelle de la mort de notre héros national.

Je me trouvais près des hangars quand le commandant Brocard m'apporta la triste certitude. Mon sang ne fit qu'un tour et vivement je fis sortir mon spad, décidé à chercher

dans les airs une diversion à mon chagrin sincère.

Dix minutes après mon départ, j'aperçus dans le lointain un avion en l'air. Je me rendis immédiatement compte qu'il s'agissait d'un biplace de réglage. Tout entiers à leur besogne, les deux passagers ne m'avaient pas vu venir. J'étais comme d'ordinaire monté très haut pour me laisser tomber sur l'adversaire. Cette tactique familière aux oiseaux de proie et qui leur est inspirée par leur instinct, m'a de tout temps paru la meilleure.

Je les surpris en pleine sécurité, le pilote tout à ses manettes et l'observateur en train de photographier, penché à mi-corps par-dessus la carlingue.

J'arrivais en trombe, mais attendis d'être à quelques mètres pour lâcher ma rafale.

L'œil rivé au collimateur je voyais rapidement grossir tous les détails.

Visant le milieu du moteur je balayai de mes balles l'espace qui comprenait le moteur et les passagers.

L'effet ne se fit pas attendre. Tué sans doute dès les premières balles, le pilote dut

s'affaïsser sur son siège. cramponnant ses commandes dans son agonie, car l'appareil se mit aussitôt en looping.

Pendant que d'un virage rapide j'évitais la collision, je vis de l'appareil renversé, tomber le corps vivant de l'observateur, qui une seconde avait essayé de se maintenir. Il passa, ses bras essayant encore d'étreindre le vide, à quelques mètres de mon aile gauche, — je n'oublierai jamais cette vision.

Mais les balles incendiaires avaient fait leur œuvre et l'avion, telle une torche gigantesque, descendait à toute allure vers la terre où le corps de l'observateur le précédait.

Telles furent pour moi les funérailles de Guynemer : c'était mon quatorzième appareil homologué.

CHAPITRE XXIV

GUYNEMER VENGÉ

A quelques jours de là, le groupe abandonna les Flandres.

Ces régions brumeuses, où la pluie et le brouillard règnent sans interruption pendant des mois, ne sont pas susceptibles de retenir tout un hiver une formation comme les Cigognes.

Pendant l'épopée que nous avons vécue, retenir à l'attache là-bas les bonnes unités, eût été un véritable gaspillage de forces.

C'est à peine si de temps en temps durant l'automne nous avons pu nous disputer quelques victoires et pour mon dernier succès j'abattis un grand biplace de reconnaissance. Je patrouillais le 30 septembre 1917, par 4.000 mètres d'altitude, avec plusieurs cama-

rades, quand je vis cet audacieux évoluant au-dessous de nous. Il continuait tranquillement son inspection comme si son existence était à l'abri de tout danger.

J'ouvrais immédiatement mes manettes et mon Spad bondit. L'autre ne paraissait pas s'en inquiéter, mais en approchant, je vis le mitrailleur à son poste de combat. La manœuvre était terriblement précise, mais je n'en étais plus à mes premières rencontres. Tout en avançant, j'imprimais à mon appareil des mouvements saccadés analogues à ceux qui permettent au papillon d'échapper à ses ennemis et ma tactique évidemment lui semblait déconcertante.

Je ne poussa pas l'esprit chevaleresque jusqu'à la formule de Fontenoy. L'officier qui commandait là, crut pouvoir dire : « MM. les Anglais, tirez les premiers ». C'est une méthode bien archaïque. Si MM. les Anglais avaient eu à cette époque à leur disposition des mitrailleuses, personne parmi les Français ne serait probablement revenu pour rapporter cette belle parole. J'estime qu'il faut adopter une solution moyenne, ne pas gaspiller ses

cartouches et lâcher ses balles à l'instant même où elles ont chance de se bien placer.

Aussi, sans répondre, par trois fois j'essayai le feu du boche, mais quand, à mon tour, je mis en action ma mitrailleuse, j'eus la satisfaction de voir aussitôt l'appareil ennemi se retourner. J'avais esquissé quelques feintes et me dégageant brusquement, j'avais réussi à me placer sous le gouvernail de mon adversaire. J'atteignis presque simultanément pilote et mitrailleur.

D'en haut, je surveillais leur chute ! mille mètres sous moi peut-être, une des ailes de l'appareil se détacha, tandis que les hommes se trouvaient projetés hors de leurs baquets. J'éprouvais toujours à ce spectacle, malgré la satisfaction un peu animale de la vie sauve et la joie patriotique de la victoire, une certaine compassion pour mes victimes.

Je préférerais souvent épargner leur vie, surtout quand ils ont courageusement combattu, mais comme je crois l'avoir dit, dans l'aviation il n'est le plus souvent d'autre alternative que la victoire ou la mort, et il est

rarement possible de faire quartier sans trahir les intérêts du pays.

Ainsi, ces derniers boches descendus avaient été admirables, pilote et mitrailleur n'avaient pas un instant perdu leur sang-froid, et me voyant venir de très loin, au lieu de bâcler leur reconnaissance et rentrer chez eux « à plein moteur », ils m'avaient attendu de pied ferme acceptant le combat sans sourciller.

Aussitôt rentré au terrain je pris une auto pour aller voir mes victimes et observer de près les restes de l'appareil afin de savoir s'il comportait des perfectionnements.

Des officiers m'avaient précédé et la première nouvelle qu'ils m'apprirent fut que l'un des corps identifié portait des papiers au nom de Wissemann, celui-là même que les journaux boches avaient donné comme le vainqueur de Guynemer.

Quelques jours après nous partions vers un nouveau secteur et ce déplacement eut pour le groupe les plus funestes conséquences.

Notre escadrille allait avoir pour point d'attache un petit village des environs de Soissons, nommé Chaudun. Tous pilotes

expérimentés, nous nous étions mis en route malgré la tempête. Un avion est toujours prêt pour le voyage et il m'avait suffi de prévenir deux heures à l'avance, le fidèle Grue, pour trouver sur l'appareil au dernier moment mes deux cantines.

Grue est mon ordonnance depuis longtemps; il a pour moi des attentions maternelles et se réjouit de mes succès comme si lui-même devait en partager la gloire.

De terribles nouvelles nous attendaient à l'arrivée : Tourtel pris dans la brume s'était tué aux environs de Crépy-en-Valois, et le même malheur arrivait le même jour auprès d'Amiens au capitaine de La Tour.

Dans ces accidents stupides disparaissaient deux héros qui avaient rendu à l'aviation et au pays les services les plus éminents.

C'étaient deux amis fidèles dont la perte restera pour moi irréparable.

CHAPITRE XXV

VERDUN

L'arrivée à Verdun eut lieu le 19 janvier 1918. Nous avions à présent pour chef, en remplacement du commandant Brocard, le commandant Hormant, et si le départ du premier nous avait désolés, il nous fallut bientôt reconnaître qu'en choisissant son successeur, le Grand Quartier général avait eu la main heureuse.

Passionné d'équitation, le commandant Hormant, avait du cavalier le coup d'œil juste et rapide. Il cachait sous ses dehors sévères, un très grand cœur et savait avec un tact consommé atténuer dans la forme, ce qu'une observation méritée pouvait avoir de rigoureux.

Il fut bientôt adoré de tous et c'est, pour un chef d'escadrille, une qualité nécessaire.

La supériorité dans notre arme est une affaire de moral. Il faut, pour prendre sur l'ennemi un véritable ascendant, posséder sur des appareils à peu près équivalents, l'équilibre parfait de l'esprit qui fournit les moyens de le dominer.

Le chasseur qui s'abandonne à des préoccupations étrangères se prive, par ce seul fait, d'une partie de ses avantages. Il perdra, dans les instants décisifs, la maîtrise absolue de soi-même et cela au péril de sa vie et au détriment de son unité.

Partout où nous sommes passés, les boches se sont laissé manœuvrer par nous. Partout, nous avons eu au début, des périodes difficiles, mais toujours nous nous en sommes tirés à notre honneur, car rien n'était susceptible de nous distraire de notre tâche et nous étions certains, quel que puisse être le résultat heureux ou malheureux de nos entreprises, de posséder entière la confiance de nos chefs.

Les secteurs dans lesquels nous intervenions se trouvaient d'ordinaire avant notre arrivée plus ou moins sacrifiés à moins que

la préparation d'une offensive n'ait paru justifier par avance une certaine activité.

Il nous fallait d'abord lutter contre des adversaires déterminés, habitués à se tenir sur les lignes comme chez eux, et naturellement les premières rencontres étaient fort dures. Mais bientôt nous reprenions notre ascendant habituel et nos avions de reconnaissance retrouvaient toute leur quiétude.

Pour nous garder en pleine forme, d'ailleurs, le commandant n'épargnait rien. Le club des Cigognes possédait une salle de réunion où les distractions les plus variées avaient été mises à notre disposition. Nous y passions, les jours de mauvais temps, d'interminables heures à discuter de tactique aérienne et à nous amuser comme des enfants.

Si quelqu'un souffrait d'un cafard trop prononcé, le commandant Hormant n'était pas long à s'en rendre compte et une permission offerte opportunément, permettait au neurasthénique de nous revenir quelques jours plus tard, en possession de tous ses moyens.

Ce sol sacré de Verdun, où nous allions opérer pendant quelque temps, sainte

l'héroïsme. Il semble que de cette terre éventrée par les obus s'exhale un souffle de haine qui conduit l'individu jusqu'à l'esprit de sacrifice le plus complet. C'est sans doute la raison qui a déterminé les gouvernements alliés à honorer entre toutes cette ville martyre.

D'autres ont souffert davantage. J'ai vu Albert, par exemple. Ce n'est plus qu'un amas de décombres, mais Verdun en ruines, cité pavée de cadavres, doit être pour les boches le symbole de notre volonté de vaincre.

Les conducteurs de peuples, hommes politiques ou soldats qui l'ont visitée, ont clairement senti cela et pour récompenser cette ténacité lui ont, à l'envi, prodigué leurs distinctions les plus recherchées.

Le groupe des Cigognes se devait à lui-même de signaler par une prouesse toute particulière son arrivée. Dès notre première réunion au mess, le capitaine d'Harcourt proposa une reconnaissance et d'enthousiasme on accepta. Je me réjouissais pour ma part, car ayant immédiatement pris langue,

j'avais entendu dire que les boches, en cette région, marquaient alors beaucoup de mordant et ces dispositions belliqueuses étaient loin de me déplaire.

Le hasard des départs nous groupa : le capitaine d'Harcourt, mon ami Fontaine, deux jeunes pilotes et moi. Nous paraissions pour débiter, jouer de malheur car notre chef eut presque immédiatement une panne de moteur, qui ne lui permit pas de nous accompagner.

Dix minutes plus tard, une patrouille boche apparaissait. De la hauteur où nous étions, nous avons aussitôt plongé sur elle, choisissant chacun un objectif différent. Fontaine, qui se trouvait à droite, avait sur les bras deux adversaires et s'en serait vraisemblablement tiré tout seul, si son moteur, au milieu d'un retournement, n'avait subitement cessé de tourner.

Pendant sa descente en ville, les deux boches qui le talonnaient, reprenant l'offensive, commencèrent à le mitrailler. C'est alors que j'intervins. Je fondis sur eux comme un oiseau de proie et sans leur laisser le temps

de rompre, d'une rafale tirée par derrière à 20 mètres, j'abattis celui qui se trouvait le plus près de moi. Son appareil alla s'écraser dans nos lignes, tandis qu'affolé, son compagnon fuyait à toute vitesse. Ils avaient néanmoins obtenu un résultat : ma patrouille était dispersée ! Fontaine avait été forcé d'atterrir et mes deux poussins étaient passés je ne sais où. Je traçais en l'air de grands cercles afin de rallier mon monde, quand, vers ma gauche, une grande flamme tout à coup jaillit.

Je n'ai pas assisté fréquemment à l'incendie d'un ballon, mais c'est un spectacle émouvant que l'on n'oublie pas quand on en a une fois été le témoin. Ce feu est le danger le plus redoutable que courent les drachens gonflés à l'hydrogène. On a parlé d'une invention récente qui permettrait de remplacer ce gaz par l'hélium. Je ne l'ai, pour ma part, jamais vu expérimenter par notre corps aérien. Il serait pourtant très souhaitable de réaliser pratiquement ce perfectionnement, car l'observateur qui n'a pu quitter à temps sa nacelle, est généralement brûlé vif sans

avoir pu se protéger des flammes. Je n'aime pas à combattre ainsi l'ennemi et je laisse de préférence à des spécialistes, le soin de détruire ces indiscrets.

Mais quand les victimes sont nôtres, mes camarades et moi, n'ayant pu réussir à les défendre, nous tentons du moins l'impossible pour les venger. Je filai donc vers l'incendie et bientôt j'aperçus quatre fockers qui, après l'attaque, regagnaient sans se presser, leur champ d'atterrissage.

Chacun de mes adversaires ne songeait qu'à m'éviter sans s'inquiéter de ses camarades. Il me fut, par conséquent, facile de culbuter le moins bien monté. J'atteignis l'homme en pleine poitrine, et dans sa chute son avion se rompit. Le moteur et le pilote tombèrent à l'intérieur de nos lignes, tandis que les ailes, emportées par le vent, allaient se perdre dans la Meuse.

J'atterris tout vibrant encore en me disant que c'était là du beau travail et que, si tous les jours ressemblaient à celui-là, les autres auraient fort à faire pour continuer à figurer devant moi parmi les as du tableau de chasse.

Le soir à la popote, Fontaine rentré et tout le monde réuni, on « discutait le coup » sur les combats de la journée.

Je demandais à Fontaine les idées qu'il devait se faire lorsque, en vrille, son moteur détraqué, il entendait siffler les balles du Fritz le plus près qui le sonnait.

— Mon vieux, répondit-il, je me disais en moi-même « Fonck va sûrement le descendre », mais je commençais à trouver que c'était un peu long !...

Il est vrai qu'avec deux mitrailleuses qui vous suivent en crépitant, les secondes semblent des siècles.

CHAPITRE XXVI

UN BEAU TOUR JOUÉ AUX BOCHES

Tous les jours n'avaient pas leurs péripéties et souvent le temps en hiver ne nous permettait pas de sortir.

Officiers de la 26 et 103, ensemble sous le même toit hospitalier d'une traditionnelle baraque Adrian, nous passions là nos longues heures d'inaction.

Au lever du soleil, souvent même avant, mon fidèle ordonnance Grue venait me réveiller :

« Quel temps fait-il? était ma première question. »

S'il faisait beau, la réponse était toujours celle-ci : « Mon lieutenant, il va falloir vous lever, car il fait un temps à boches de reconnaissance, d'ailleurs vos mécanos ont déjà sorti l'appareil ».

L'habitude en escadrille nous rendait grands observateurs du temps, aussi mécaniciens et ordonnances ne restaient pas en arrière.

S'il pleuvait, aucun doute à avoir : aussi Grue s'amenait-il la bouche enfarinée :

« Mon lieutenant vous pouvez dormir, il pleut à plein temps ! »

Car l'ordre était formel, quel que soit le temps, me réveiller.

Il fallait cela pour les jours douteux. les jours où Grue me disait :

« Mon lieutenant, il y a un plafond. »

— A quelle hauteur ?

« C'est que je ne suis pas sûr, c'est peut-être bien à 4.000 mètres, peut-être bien plus haut. »

Alors il fallait que j'aïlle à la fenêtre inspecter le ciel, car il y a de superbes temps gris où le plafond à 4.000 vous permet des surprises de chasses étonnantes, en s'y dissimulant.

Mais ces plafonds-là, Grue n'a jamais su les apprécier.

Pour un peu, il n'aurait voulu que je ne sorte qu'au grand soleil. Les nuages, cela

pouvait contenir des embuscades et il tremblait pour moi!...

S'il faisait beau, il y avait grand branle-bas dans la baraque Adrian.

A travers le papier goudronné des cloisons, on s'interpellait. Puget chantait à tue-tête les dernières créations des « Caf-Conc. ».

Ceux qui n'étaient pas commandés de patrouille organisaient des patrouilles volontaires.

On discutait sur l'heure pendant laquelle il y avait le plus de boches en l'air, chacun voulant voler à cette heure-là.

Quand je ne connaissais pas encore les habitudes d'un secteur, j'attendais qu'une patrouille signale en descendant une grande activité ennemie et quelques minutes après j'étais sur les lignes.

Quand je parlais seul ainsi, je pouvais m'aventurer plus à mon aise car je ne craignais pas de mettre en mauvaise posture des camarades moins expérimentés que moi.

C'est alors que je me payais des « petits coups d'audace » qui m'amusaient.

Je me souviens ainsi avec plaisir d'un tour

joué aux boches et réussi d'une étonnante façon.

C'était par un belle journée de soleil, patrouillant seul, je faisais l'inventaire des lignes.

Activité moyenne de part et d'autre, quelques régleurs bas assez loin chez eux.

Vers 4.500, trois avions de chasse qui faisaient des pointes vers les lignes et repartaient ensuite.

L'un des trois, celui du milieu, me paraissait plus gros.

Protégeant cette patrouille de trois, une autre patrouille de cinq croisait 800 mètres plus haut.

Tout cela, c'étaient des boches.

J'avais reconnu des albatros, seul celui qui me semblait plus gros, était d'un modèle inconnu pour moi. Sans doute était-ce un avion nouveau que les Fritz expérimentaient sur les lignes sous bonne escorte.

Je résolus de le descendre.

Pour cela, je montais vers 6.200 mètres et rentrais chez les boches; je passais ainsi inaperçu à l'artillerie anti-aérienne qui ne me canonna pas.

Je fis un détour d'au moins 25 kilomètres à l'intérieur des lignes ennemies bien au delà des champs d'aviation où je voyais s'élever des avions.

Mes trois boches, protégés des cinq autres, me semblaient à cette distance comme des points noirs, au milieu desquels se trouvait, un peu plus gros, le point noir convoité.

J'approchais rapidement sans remarquer aucun mouvement des boches qui ne craignaient pas une attaque venant de l'intérieur de leurs lignes.

Lorsqu'ils se dirigèrent vers les lignes françaises, je me mis en piqué à toute vitesse vers les trois plus bas, surveillant d'un œil les cinq protecteurs.

Tout allait bien.

Ma victime convoitée marchait en ligne droite, flanquée à 30 mètres derrière en triangle, de ses deux albatros.

Ma vitesse me rapprochait, mon plan fut vite conçu, j'aurais pu assassiner l'un des deux « flanqueurs ».

Non, c'était l'avion précieux, l'avion d'essai que je voulais.

Là-haut, les cinq n'avaient rien vu, les autres semblaient toujours calmes... n'étais-je pas au moins encore à 15 kilomètres chez l'ennemi!

En trombe, je passais aile à aile entre les deux coéquipiers, ils me regardèrent, moi aussi, mais ils durent garder un grand souvenir de la cigogne peinte sur mon fuselage.

Effarés, ils firent chacun un virage afin de pouvoir me prendre derrière, c'était ce que j'avais prévu.

Une seconde me rapprocha encore de mon but : le gros monoplace tout neuf dont je distinguais les moindres détails.

A ma première rafale, une flamme s'en dégaugea qui, immédiatement grossit — l'avion flambait — j'avais gagné!...

Ma vitesse acquise me distançait des deux autres qui avaient fait leur si inopportun virage.

Les cinq autres là-haut, apercevant tomber en flammes l'objet précieux de leur surveillance, se précipitèrent sur moi.

J'avais cinq secondes d'avance, c'était suffisant... ils pouvaient courir...

— Évidemment, dans ces petits coups-là, il ne faut pas penser à la panne possible. . .

.
 mais je riais bien en me disant combien tous ces gens-là allaient se faire mettre aux arrêts pour leur protection inefficace, et combien navrés seraient les ingénieurs qui attendaient avec espoir les essais « au front » de leur inédit monoplace de chassel

CHAPITRE XXVII

EN CHAMPAGNE

Notre groupe ne fit pas dans les environs de Verdun un long séjour. Cette ville a laissé aux Boches un trop mauvais souvenir ; ses glacis ont été couverts de trop de cadavres, pour que l'armée ennemie songeât de nouveau à y tenter une action de grande envergure.

Il est, à la guerre, des légendes contre lesquelles il ne faut pas lutter. L'unité ennemie qui monte à l'assaut de Verdun est à demi battue déjà, rien qu'en supputant les pertes des troupes qui l'ont précédée, aussi, vers le mois de mars, nous avons filé vers la Champagne.

Je me retrouvais à une année d'intervalle dans le secteur où j'avais débuté parmi les Cigognes.

Quand j'écris de nouveau sur mes carnets les noms de Reims, Craonne et Berry-au-Bac, il me semble revenir à douze mois en arrière et pourtant combien ce passé est déjà loin !

Je suis à présent un des plus anciens de l'escadrille. Schmitter, notre doyen, n'a pas encore vingt ans ! c'est que la chasse aérienne est une terrible mangeuse d'hommes. Le plus adroit pilote, le plus chanceux, a ses heures de dépression. Malheur à lui s'il se mesure alors avec un adversaire redoutable ! Combien d'entre nous sont ainsi partis pour ne jamais revenir. Plusieurs nous ont prévenus en montant sur leur appareil.

Pourtant les mauvais présages ne nous arrêtent pas et c'est pour cela que les cadavres de nos cigognes, ont, d'étape en étape, jalonné de tombes le chemin glorieux que nous avons suivi.

Nous étions alors manche à manche, Deullin, Madon et moi, chacun de nous possédait à son actif vingt et une victoires homologuées.

Les journaux les premiers avaient remarqué cette coïncidence et un jour que la copie manquait, un journaliste avait cru dans un

article pouvoir sans inconvénients signaler cette particularité.

Mon escadrille immédiatement avait pris feu et je suppose qu'il en fut de même de celles de mes rivaux. C'est avec fièvre que durant toute cette période on attendait mon retour, et c'était chaque jour des lamentations parce que je n'avais pas encore réussi à les distancer.

Les Boches malheureusement n'abondaient pas, et j'aurais sans doute tenté quelque folie, si le hasard n'avait fini par me servir.

En quelques jours, je distançais de six longueurs Deullin et Madon.

A la 103, on exultait, mais « l'appétit vient en mangeant ». « Pour devenir l'As des As, répétaient à chaque instant les camarades, tu n'as plus à dépasser que Nungesser. »

Personne n'a servi la France avec plus d'énergie et d'abnégation que ce héros dont on pourrait dire que la guerre ne lui a laissé d'entier que le cœur.

Souvent blessé, il est toujours remonté sur son appareil à peine guéri. Je suis heureux de trouver l'occasion de saluer bien bas ce

champion de l'énergie auquel j'ai eu quelques remords d'enlever la première place.

J'aurais aimé que les chiffres de nos victoires marchent de pair, mais le devoir commandait d'accomplir sans me laisser distraire le maximum de ma tâche.

Dans tous les secteurs où j'ai passé, nous avions pour mission d'empêcher les observations de l'ennemi. Il fallait, pour cela, terroriser les aviateurs et pour y parvenir, il était nécessaire d'en abattre le plus possible. Je n'ai jamais distingué entre chasseurs, régulateurs ou photographes! tout est bon à supprimer.

Il est toujours déprimant d'assister aux funérailles d'un camarade, fût-il le débutant le plus maladroit. J'ai remarqué que chacune de nos séries de succès a été suivie d'une période d'atonie où l'aviation perdait chez l'ennemi toute activité.

On a trop oublié, sous couleur de tactique, qu'une des tâches essentielles de notre arme, consiste à renseigner les États-Majors, et d'empêcher l'ennemi d'en faire autant. Il faut donc créer à côté des formations où les pilotes manœuvrent, en troupes compactes, des indé-

pendants habiles et puissamment armés, des unités qui soient susceptibles de faire aux Boches le plus de mal possible.

Il faut verser dans la chasse des aviateurs expérimentés et ne pas admettre dans cette catégorie des débutants.

Le novice, s'il a un cran superbe, sera descendu dans les trois premiers mois d'essais, et s'il est prudent restera inutile pendant au moins six mois.

Il faut recruter les chasseurs dans les formations de bombardement et de reconnaissance. Il y a là une pépinière toute indiquée de chasseurs de premier ordre.

J'ai connu des hommes qui pleuraient de rage en lisant le compte rendu de nos succès, et qui dans un jour d'exaltation, sur un coucou massif et peu maniable, affrontaient les plus dangereux de nos adversaires, sans autre résultat que d'ajouter un nom à notre martyrologe.

Je ne crois pas que le Boche ait jamais commis pareille erreur!...

CHAPITRE XXVIII

UN ASSASSINAT AÉRIEN

L'appareil de reconnaissance est le plus difficile à surprendre, mais quand je puis l'approcher, à distance raisonnable, il est bien rare qu'il réussisse à m'échapper. J'ai pourtant rencontré quelquefois des observateurs tellement absorbés par leur besogne, qu'ils ne se sont rendu compte de ma présence que lorsque je tenais déjà leur existence à l'extrémité de ma mitrailleuse.

Le cas le plus typique de cet oubli de soi-même que j'ai observé, s'est produit devant moi, le 15 mars 1918.

J'avais dans les jours précédents remporté pas mal de succès intéressants. J'avais abattu le 5 février un biplace, le 18 deux albatros, dont un tombait en flammes, le 26 deux biplaces.

Nous avons quitté Verdun pour la Champagne, et le bruit courait qu'à notre gauche les Anglais commençaient à avoir fort à faire avec l'offensive ennemie.

Pour ma part, la stratégie ne m'inquiétait guère. Les augures du Café du Commerce ne m'ont jamais inspiré qu'une sympathie médiocre, et je me contentais d'exécuter le mieux possible l'échenillage de mon secteur.

Je me trouvais donc au-dessus du fort de Brimont que je survolais à 5.000 mètres, quand à 1.000 mètres au-dessous de moi peut-être m'apparut un biplace de reconnaissance. Jamais garde-champêtre, rencontrant au détour d'un chemin une bande de maraudeurs en flagrant délit, ne ressentit plus vive indignation.

Les deux Boches photographiaient tranquillement les environs comme si personne n'était susceptible de les déranger. Je plongeais dans leur dos, droit sur eux à toute vitesse, sans qu'ils parussent le moins du monde s'en préoccuper.

J'étais à 20 mètres et ni l'observateur, ni le pilote n'avaient encore bougé. Il m'était

facile de les abattre sans leur laisser le temps de se reconnaître. Je ne sais quel scrupule arrêta ma main. J'attendrai, me dis-je, qu'ils soient en état de se défendre. C'est alors que l'observateur se retourna, et nos regards, comme deux fers engagés, se croisèrent.

Il se leva dans la carlingue comme un diable de sa boîte. Il frappa tout affolé sur l'épaule de son camarade et le pilote eut un rapide frémissement. Lui-même avait bondi déjà sur sa mitrailleuse et tournant sa tourelle, se préparait à me mettre en joue; mais, pendant que cette scène se déroulait, mon doigt n'avait jamais quitté la détente de mon arme.

De ma Vickers, coup sur coup, de brèves étincelles pareilles aux appels du télégraphe morse, jaillirent au milieu des crépitements et tandis que l'observateur ennemi s'affaissait dans son fuselage, l'albatros frappé à mort descendait en vrille jusqu'au sol où il s'écrasait.

De telles minutes sont brèves, mais les impressions s'y succèdent plus rapidement que les lignes employées à les décrire.

L'homme qui les vit dans leur intensité

en garde un souvenir aussi durable que la marque de l'eau-forte imprimée sur le cuivre.

En me rappelant ces instants si tragiques, en examinant mes actes, je reconstitue toutes les circonstances du drame dans l'ordre où elles se sont déroulées sous mes yeux.

Je ne regrette pas de les avoir vécues, et quelquefois dans la quiétude qui a enfin succédé à certaines heures épouvantables, il m'arrive au fond du cœur de regretter obscurément qu'elles soient déjà passées.

L'habitude du danger offre à celui qui en accepte le risque, des satisfactions particulières. Nous en avons par moments la nostalgie, et c'est alors que l'on entreprend de sublimes folies, incomprises de la foule.

CHAPITRE XXIX

PARIS BOMBARDÉ I

Par une belle matinée de mars 1918, l'escadrille venait de s'éveiller. La brume ouatait tous les replis de cette plaine de Champagne, où les étangs, les cours d'eau et les bois semblaient retenir les flocons du brouillard accrochés à leurs aspérités.

Le soleil encore pâle n'avait pas la force de pomper les vapeurs, que les vents enchaînés laissaient librement flotter sur les plateaux.

Nous courions affairés vers les avions où les mécaniciens nous avaient déjà précédés, car un boche à l'humeur matinale avait pris l'habitude d'apparaître dans le ciel en même temps que l'aurore.

La diane était chaque jour sonnée par les artilleurs qui le criblaient inutilement de

mitraille et nous nous étions promis de lui faire, ce matin-là, payer une fois pour toutes ses indiscretions.

C'est alors que parut le capitaine Hormant.

« Mes amis, dit-il, je reçois à l'instant un coup de téléphone. Des avions ennemis volent sur Paris qu'ils bombardent en ce moment. Ils doivent se tenir à une altitude très élevée, car on ne réussit pas à les repérer. Que les premiers prêts partent, dans dix minutes il me faut dix avions en l'air. »

Quelques minutes après nous filions dans la direction de Paris. Nous eûmes bientôt d'en haut le spectacle grandiose de la capitale encore ensommeillée où de rares habitants circulaient dans les rues à peu près désertes.

Des Spad évoluaient à toutes les hauteurs et nul boche ne paraissait ! Pourtant les Parisiens restaient terrés et les sans-fils annonçaient, à intervalles réguliers, la chute d'un projectile.

Las de chercher en vain, je crus bien faire en allant rôder le long des lignes et cette reconnaissance me permit de ne pas rentrer bredouille, car je réussis à approcher de trois

quarts avant, dans son angle mort, un appareil d'observation.

Par une rafale de 16 cartouches, j'atteignis le pilote avant que le mitrailleur fût en mesure de riposter. Une des ailes se détacha et le boche alla s'écraser sur une des places de Reims.

L'après-midi, un message téléphonique annonçait que Paris était bombardé par canon, et chacun de rire tant la nouvelle paraissait invraisemblable.

Je n'osais trop, pour ma part, manifester mon sentiment. L'hypothèse d'un canon installé à plus de 120 kilomètres et posant son projectile aux environs de la gare de l'Est, semblait à tous franchement absurde ! Pourtant, comment croire à des avions opérant en plein jour, semant des bombes durant toute la matinée et passant invisibles à travers une nuée de Spads disposés pour les arrêter ? Seule l'hypothèse du canon arrangeait tout, mais la portée de la pièce restait un phénomène inexplicable.

Il fallut pourtant admettre bientôt son existence et beaucoup de sceptiques de la pre-

mière heure furent parmi les plus ardents protagonistes.

J'entendis même un de nos bouillants camarades, affirmer avec une énergie égale à celle de ses négations passées, qu'il avait été le premier à en parler. Il oubliait toutefois d'ajouter que c'était pour blaguer ceux qui avaient publiquement lancé l'idée.

Mes camarades rentraient furieux et navrés de leur randonnée, car le groupe avait, dans cette inutile expédition, perdu un de ses anciens pilotes : l'Américain Collins.

C'était un admirable échantillon de sa race héroïque. Il en avait toutes les hardiesses, comme aussi toutes les témérités. Il voulut monter trop haut, trouver dans les hauteurs inexplorées du ciel, le sinistre semeur de projectiles, mais les difficultés respiratoires l'arrêtèrent en pleine action. Perdant connaissance, il abandonna au hasard la direction de son avion et, dans une chute vertigineuse, alla s'écraser dans la banlieue. Nous avons amèrement regretté cet ami des mauvaises heures. Parmi les champions que la noble République a armés pour défendre à nos côtés la liberté,

il mérite d'occuper une place de choix.

Pauvre Collins! Mourir ainsi pour s'être enfoncé trop avant dans l'azur étoilé, pour avoir voulu quand même monter, monter toujours, malgré l'engourdissement grandissant du froid et de la dépression.

La mort l'a pris tout doucement, sans heurt, pour l'amener à la chute fatale!

Il sera de ceux dont le sacrifice obscur sera toujours ignoré et Paris, notre beau Paris, n'a peut-être jamais su qu'en ce jour de premier bombardement, un petit pilote américain, engagé dans nos rangs, a trouvé la mort pour tâcher de le défendre.

CHAPITRE XXX

FANTOMAS !

En ce mois de mars 1918, j'ai eu l'occasion de culbuter un bôche qui s'était acquis le long de la ligne de feu une certaine célébrité.

Ce devait être un rude lapin, car le jour comme la nuit, il venait arroser de bombes incendiaires et de projectiles de toute nature, nos avant-gardes et nos cantonnements.

Grâce à lui, les fantassins dans la région de Reims étaient sur les dents; nous aussi, du reste! car rien n'est plus énervant comme l'alerte perpétuelle à laquelle il nous contraignait.

Dix fois, vingt fois, du soir au matin avec un stoïque mépris de la mort, il survolait presque à ras du sol, la ligne des tranchées et mitraillait avec une adresse surprenante les sentinelles et guetteurs à leur poste.

En vain, les meilleurs tireurs s'étaient attaqués à lui; de guerre lasse, le poilu avait été contraint d'accepter ce nouveau fléau qui l'obligeait à se terrer dans les sapes.

Les ravitaillements étaient entravés et, sitôt son coup fait, le bandit disparaissait.

Chez nous, les poilus l'avaient surnommé « Fantomas » et certes il méritait son sobriquet.

Maintes fois nous étions inutilement sortis pour le poursuivre et nous revenions tous sans l'avoir vu! cela devenait désespérant!

Enfin un soir, comme je rentrais, je perçus à quelque distance des éclatements : c'était mon boche! Je distinguais sa silhouette faisant écran au-dessus des lignes géométriques du fort de Brimont et j'eus tôt fait de le rejoindre.

Tout d'abord, il voulut disparaître, suivant sa tactique habituelle, mais avec moi, c'était impossible et il accepta le combat.

Les fantassins s'étaient aussitôt rendu compte que « Fantomas » avait été surpris. J'ai entendu narrer plus tard avec quelle anxiété les rapides péripéties de notre lutte

avaient été suivies et quand après plusieurs passes aériennes, il dégringola en flammes dans les fossés de Brimont, ce fut, paraît-il, une clameur immense qui salua ma victoire. Certes, il se défendit avec courage, et ce n'est qu'à la troisième rafale, après m'être complètement retourné dans un looping que je l'abattis pendant ma montée en chandelle, mais le résultat fut immense par rapport aux risques que je courus.

Personne, après lui, n'eut l'idée d'appliquer ses procédés avec la même rigueur et le même esprit de suite. Dès le lendemain, nous sentions dans notre secteur que quelque chose était changé. Tout le monde avait l'impression d'une délivrance, et cela me donna quelques loisirs.

CHAPITRE XXXI

OFFENSIVE ALLEMANDE DE LA SOMME (MARS 1918) LA CHARGE DES AVIONS

Peintres, graveurs et poètes ont, à l'envi, célébré les souvenirs héroïques de l'épopée napoléonienne. Nous savons tous que Murat et ses cent escadrons, chargeant à Eylau, violentèrent la victoire ! Ney à la tête de la vieille garde fit reculer la mort sur le champ de bataille de Waterloo ! Tous deux ont connu un sort pareil et la gloire, qui leur tressa de magnifiques couronnes, fut impuissante à les préserver du poteau d'exécution.

Cinquante ans plus tard, les cuirassiers de Reischoffen arrachèrent, à Guillaume I^{er}, un cri d'admiration mais leur sacrifice sauvant momentanément l'armée, ne retarda que de quelques jours notre défaite.

Nous avons inscrit une charge nouvelle au livre d'or de notre histoire.

La charge des avions en 1918 demeurera, dans les éphémérides de notre arme, une date célèbre. Pour la première fois, nous avons remporté seuls un grand succès stratégique.

C'était au cours de la poussée ennemie vers Amiens. L'armée anglaise avait subi le principal choc et, pliant sous les coups, une partie de ses corps avaient cédé.

Un trou béant s'ouvrait dans la ligne du front à l'endroit même où Français et Britanniques opéraient leur jonction.

D'heure en heure, la brèche allait s'élargissant et tandis que penchés sur leurs téléphones, les officiers d'état-major apprenaient la rupture successive de toutes les communications, alors qu'aucune troupe ne se trouvait en mesure d'opposer une digue à l'invasion, quelqu'un songea aux aviateurs.

Je ne sais dans quel cerveau germa tout à coup l'idée géniale : j'ignore quel émule de Jules Verne crut possible de réaliser, dès 1918, une charge des avions et comment le haut

commandement fut amené à accepter cette solution désespérée.

Mais ce que je puis affirmer, c'est que des points les plus éloignés du front, successivement toutes les escadrilles affluèrent vers l'endroit menacé.

Il y eut là des ronflements de moteurs aériens comme jamais nul n'en avait entendu. Nous approchions du sol presque au ras des baïonnettes et sur les masses compactes nous faisons crépiter à bout portant nos mitrailleuses. Les bombardiers, plus lourdement chargés, laissaient tomber leurs projectiles au milieu des troupes en marche, sur les colonnes et les convois.

Notre intervention faisait se cabrer les chevaux qui jetaient les attelages dans les fossés, créait une inexprimable confusion. Ralentie par nos sacrifices, la poussée se faisait moins puissante.

Les bataillons inquiets de ne trouver devant eux que le vide, s'étonnaient d'une réussite imprévue et aussi complète. Ils hésitaient de pousser à fond leurs avantages et perdirent ainsi des heures inestimables.

Notre campement était alors installé aux environs de Mesnil-Saint-Georges et chaque minute le rapprochait de la ligne de combat.

Il fallut envisager l'évacuation et le commandant Hormant, avec le visage confiant que nous lui avons toujours connu, donna les ordres de départ.

L'une après l'autre, nos cigognes, pareilles à l'oiseau que nous avons choisi pour emblème, s'enlevèrent pour une nouvelle migration.

Nous laissions seulement aux mains de l'ennemi, les grands tabourets de notre bar et ce fut un crève-cœur de les retrouver après le reflux à demi démolis dans les tranchées.

La ligne allait quelques jours plus tard se cristalliser vers cet endroit à l'immense et bruyant désespoir de notre ami Puget.

Ce grand gosse tapageur avait un jour découvert, à l'Hôtel du Cygne de Montdidier, un énorme placard, où le patron conservait pieusement des confitures.

Nul n'a jamais su par quel concours de circonstances il avait éventé la cachette, mais son flair lui fut inutile car l'hôtelier ne voulut les lui céder à aucun prix.

Puget ne pouvait s'empêcher d'aller rôder sans cesse autour du Cygne. Il rasait les toits pour cribler à bout portant les boches qui, disait-il, devaient manger « ses confitures ».

Tout alla bien pendant quelques jours, mais pour en finir, l'ennemi installa une mitrailleuse dans une lucarne et Puget faillit y rester.

Je n'ai jamais vu au retour, un appareil aussi atteint, et je ne sais par quel miracle il réussit à le ramener jusqu'au terrain.

CHAPITRE XXXII

PREMIER SEXTUPLE

J'ai remporté, le 9 mai 1918, ma principale victoire. Je rêvais depuis quelque temps de triompher en vingt-quatre heures, de cinq adversaires et me disais que personne sans doute ne pourrait, d'ici longtemps, dépasser cette performance.

Le soleil, à la pointe du jour, s'était levé radieux, mais un brouillard épais, s'étendant peu à peu, avait bientôt rendu impossible toute observation.

Vers 15 heures, la brume commençait à se dissiper et trois quarts d'heure après, je pouvais prendre le départ en compagnie du capitaine Battle et du lieutenant Fontaine.

A peine sur les lignes, nous tombions sur une patrouille composée d'un appareil de

reconnaissance protégé par deux biplaces de combat.

D'un mouvement convenu d'avance, je donnais immédiatement le signal de l'attaque et de face, à la première rafale, j'atteignis en plein le pilote ennemi, sans m'inquiéter de lui davantage, pour éviter d'être touché à mon tour, j'effectuai un rapide retournement suivi d'une glissade. Ainsi j'étais placé sous l'aile d'un autre boche dont le mitrailleur cherchait à me reprendre, mais il était déjà trop tard. Une deuxième fois j'ouvris le feu et le second adversaire culbuta tandis que le troisième échappait à mes camarades.

Me voyant en train de virer, ce dernier me crut hors d'état de le poursuivre et piqua droit : cette erreur causa sa perte. J'étais au bout d'une seconde derrière lui en position de tir et profitai aussitôt de mon avantage. Son appareil, brisé en l'air, descendit en plusieurs morceaux : il avait subi le même sort que ses compatriotes.

Le combat avait en tout duré quarante-cinq secondes. Les trois biplaces, aux abords de nos tranchées, furent retrouvés près de

Grivesne, à moins de 400 mètres l'un de l'autre.

Nous étions à peine à terre et déjà, de tous les points de l'horizon, les téléphones signalaient mon triple exploit.

Je réfléchis que l'ennemi ne manquerait pas de s'affoler et complétais rapidement ma provision d'essence. Autour de moi, c'était une véritable explosion d'enthousiasme, mais il n'y avait pas une minute à perdre et vers 17 h. 30, je décollais de nouveau en même temps que le sergent Brugère et le lieutenant Thouzelier.

Dans le ciel, des nuages épars, emportés par le vent, formaient à présent de vastes écrans derrière lesquels il était facile de se dérober.

À 18 h. 20, je reconnus un Boche évoluant au-dessus de Montdidier. Un champ de brume nous séparait. Je fonçai hardiment à travers cet obstacle, qui, pareil à de l'ouate, m'enveloppa tout entier.

Il est facile d'abattre un ennemi à l'instant où on sort du brouillard.

Débouchant à 30 mètres, je surpris l'obser-

vateur penché sur le fuselage pour opérer un réglage. Une rafale de balles eut vite fait de le culbuter. J'avais toutefois perdu de vue mes compagnons et en moi-même je n'en étais pas trop fâché. Je préfère évoluer seul au milieu de mes adversaires, sans avoir le souci de protéger mes camarades. La solidarité nous impose de sortir d'embarras un compatriote en état d'infériorité. Je tâche de ne jamais faillir à ce devoir, mais j'aime par-dessus tout ma liberté d'action car elle est indispensable au succès de mes entreprises.

Quatre Fockers parurent alors, et, presque aux-dessus d'eux, les dominant, cinq albatros. Seul contre neuf, ma situation devenait périlleuse. J'hésitais à attaquer, mais le désir de parfaire ma performance l'emporta sur la prudence et je choisis les risques du combat.

Les Fockers filaient en triangle et, de l'altitude très élevée où je me trouvais, j'eus vite fait de combiner mon plan d'attaque. Je piquai droit sur l'adversaire à une vitesse d'au moins 240 à l'heure et, me glissant entre les deux escadrilles, j'atteignis le dernier Focker tout en surveillant les albatros.

A 30 mètres, je lui décochai par derrière ma première salve et le vis aussitôt tomber devant moi.

Avertis par le crépitement de ma mitrailleuse, les deux Boches les plus rapprochés virèrent en même temps pour venir à ma rencontre, mais je marchais à une vitesse de 68 mètres à la seconde, et sans leur laisser le temps d'achever leur mouvement, je réussis à passer au milieu d'eux.

Huit secondes leur furent nécessaires pour se remettre en ligne. Elles me suffirent pour joindre et abattre le chef de la patrouille.

A leur tour, les albatros plongeaient à ma poursuite. Tous avaient été surpris par la hardiesse de ma manœuvre, mais à présent ils étaient ressaisis. Je les sentais sur mes talons et filais comme un bolide. Me retournant je les vis dessiner dans le ciel un grand arc de cercle convergeant dans ma direction, mais j'eus aussi la satisfaction de percevoir, au loin, deux traînées de flammes caractéristiques.

La distance qui nous séparait augmentait toujours et bientôt, me trouvant hors d'at-

teinte, je me suis mis en route vers mon terrain.

Je ne pourrais décrire la réception qui m'attendait. Ce furent des ovations sans fin ; je fus même quelque peu porté en triomphe et les tabourets du bar en virent de belles.

A 20 heures, mon sextuple succès était homologué. Ce fut pour moi une grande satisfaction, ayant dépassé le chiffre que je m'étais fixé avant le départ.

CHAPITRE XXXIII

LA POPOTE D'ESCADRILLE

La poussée ennemie nous avait par ricochet rejetés dans Hétomesnil. Nous sommes tous installés chez une brave vieille femme. Les lits manquaient, mais nous avons eu soin d'apporter un matériel de fortune et couchions à trois dans la même pièce.

L'effectif est au complet et notre sympathique toubib Castex a, chaque jour, la responsabilité de la popote.

Indissolublement liées, les 26 et 103 vivent ensemble. C'est une grande famille où tout le monde s'entend à merveille.

Le chef de table, capitaine de Sevin, a vingt-cinq ans ; il est adoré dans son escadrille. Connaissant à fond l'aviation, il n'a pas peur des responsabilités.

Battle, le capitaine de la 103, porte dans ses yeux pétillants la flamme qui brûle son sang. Il ne peut pas rester en place. Héros légendaire dans son bataillon de chasseurs à pied, blessé sept fois dans les tranchées, on s'étonne qu'un tel type n'y soit pas mort sept fois.

Dans un coin, à l'écart, se tient d'ordinaire un grand garçon brun, modeste et presque triste. Il semble perpétuellement vivre dans un rêve et, s'il en sort quelquefois, pressé par nos questions, c'est pour fournir complaisamment des détails sur sa vie ou sa captivité.

Les renseignements les plus précieux, les conseils techniques les plus avisés, nous ont été donnés par lui, et son nom en dira plus que n'importe quelle explication :

C'est Garros.

Là, se trouvent réunis, Puget le grand gosse de l'histoire de l'Hôtel du Cygne.

Fontaine, type de celui qui ne s'en fera jamais quoi qu'il advienne, le ciel dût-il un jour lui tomber sur la tête.

Dombray, un « Finosus » celui-là, très sympathique et débrouillard qui se couperait en

quatre, pour rendre service à l'un de nous.

Letourneau, un vieux de l'aviation. En 1915, il faisait déjà parler de lui, par ses nombreux bombardements. Il est rentré dans la chasse en même temps que moi. C'est un chic type, et tous nous l'aimons bien.

De Tascher ferme la marche de la brillante équipe de la 26. Nous l'appelons « l'Évadé », en souvenir de son évasion merveilleuse du camp de Dilligen en Bavière où il était prisonnier. Après seize jours de marche, il passait le Rhin à la nage ayant au préalable « descendu » une sentinelle.

Naturellement, un mois après, il se trouvait de nouveau parmi nous.

A la 103, le plus ancien est Schmitter, doux comme un enfant pour ses compatriotes, il est féroce pour les Boches. Il a vingt ans, cela n'empêche pas que l'on peut toujours compter sur lui.

Thouzellier, un jeune dans la chasse, auquel on pouvait faire confiance.

Coudouret, qui rentrait de Russie, rehausse le lot. Vieux chasseur déjà, il était toujours resté sur la brèche. Nous le taquinions sou-

vent, mais nous l'aimions bien pour son grand cœur.

A notre popote d'Hétomesnil, vint encore se joindre de Romanet, un de nos plus grands chasseurs, qui possède de nombreuses victoires à son actif, et qui a abattu pour ses camarades pas mal de Boches.

En quelques jours, nous sûmes apprécier le garçon épatant qu'il était. Calme, parlant peu, il cachait sous son sourire une volonté farouche.

Souvent il me questionnait, me faisait « expliquer le coup » et mettait en pratique les conseils que je lui donnai ! Ses dix-huit Boches homologués durant les derniers mois de la guerre, et ce ne sont pas les seuls, car beaucoup des nôtres savent qu'il en a davantage, ne sont-ils pas la preuve que mes conseils ont porté leur fruit ?

C'est lui, qui après une escarmouche rentra au terrain avec une aile tachée de sang. Un ennemi frappé à bout portant l'avait ainsi arrosé en commençant sa descente.

Le capitaine Deullin et de Romanet sont à ma connaissance les seuls qui peuvent s'enor-

gueillir de porter cette marque glorieuse, qui prouve aussi une témérité sans bornes.

Hétomesnil ! que ce nom rappelle de souvenirs !

C'est la ronde des Boches descendus, tout le monde donne à plein collier. Les moteurs ronflent, les hélices tournent, les Spads se posent et c'est autour de notre ruche, une folle activité.

Bozon-Verduraz, de la 3, arrive à son dixième. D'Indy « en met » un grand coup.

Dubonnet marche à une allure de record ou de suicide.

Bailies, un Américain très sympathique, atteint son dixième Boche, malheureusement il se faisait quelques jours après descendre en flammes.

Avec moi est installée ma cigogne Hélène. Pendant les repas, elle se promène d'un air important autour de la table, mais l'arrivée des chiens la met en colère. Elle se précipite sur eux en battant des ailes, tandis que son bec en claquant imite le bruit des mitrailleuses.

Un as ennemi, Wüsthof, ami de Richtofen,

ayant été pris à la suite d'un combat où une balle incendiaire lui avait traversé la jambe, j'obtins, grâce à la gentille bienveillance de la Direction de l'hôpital de Crèveœur, l'autorisation de le visiter.

Il me fit le récit de plusieurs de ses combats, mais quand ma curiosité s'égarait au delà des limites permises, il avait une façon de me dire : « Je suis officier allemand, à ma place vous feriez comme moi », et je n'insistais pas.

La mort de son ami l'avait vivement affecté et il versa bien des larmes devant une photographie de sa tombe que je lui avais procurée. Il manifestait pour les soins dont il était l'objet une certaine reconnaissance et fit demander à ses compatriotes d'épargner l'hôpital où il se trouvait. Sa lettre ne parut sans doute mériter aucune considération, car l'ambulance reçut encore de furieux coups. On eût dit qu'un espion, au contraire, avait signalé aux aviateurs boches cet établissement.

Il était alors dirigé par une femme admirable dont le grand cœur et l'inépuisable dévouement ont mérité toute la reconnaissance

du pays. Elle avait accepté la tâche la plus pénible, celle de donner ses soins à nos ennemis et les plus malveillants eux-mêmes furent forcés de rendre hommage à ses vertus.

Nos poilus l'ont adorée. Elle était pour ses blessés l'ange tutélaire. Toujours elle trouvait le mot pour soulager leurs douleurs morales et sa main légère savait replacer sans faire souffrir un pansement ou un bandage.

J'ose à peine, tant était grande sa modestie, citer ici le nom de M^{me} Jacquemaire-Clémenceau, mais c'est un devoir qui m'est imposé par la justice et j'espère qu'elle me le pardonnera.

— Ma réputation s'était étendue jusque dans les campagnes.

Un jour je m'étais aventuré dans des chemins où jamais sans doute une auto n'avait roulé, je parvins à une chaumière en ruines. La rivière coulait tout près et j'eus l'idée de m'y baigner.

A mon retour, deux vieillards, deux vieux époux, viennent à ma rencontre. L'homme, qui paraissait tout gêné, fit signe à sa compagne. « Votre chauffeur nous a dit, monsieur, qui

vous étiez et nous avons lu dans les journaux ce que vous avez fait pour la France. »

« Nos petits se battent aussi et même il y en a de morts ! aussi, puisque c'est vous monsieur Fonck, nous aimerions vous serrer la main. Ce serait un grand souvenir pour le temps qui nous reste à vivre. »

Je ne savais plus parler. J'ai mis silencieusement ma main dans la leur, et je me suis senti tout ému. C'est bête, mais c'était plus fort que moi !

CHAPITRE XXXIV

UN FRISSON

J'eus un jour une aventure qui faillit tourner au tragique, le lieutenant Thouzelier, le sergent Brugère et moi, étions partis de bonne heure, faire une ronde dans les nuages.

Arrivés à 4.500 mètres environ d'altitude, nous nous heurtâmes à une patrouille boche composée de cinq appareils dont deux biplaces de combat.

Malgré le nombre, nous n'hésitâmes pas à livrer bataille. Je réussis à me placer au-dessus d'eux, puis brusquement je fonce dans le tas en piquant verticalement. Avant qu'il sache ce qui lui arrivait par derrière, car je me trouvais à 50 mètres à peine de lui, j'envoyais dans les reins du cinquième une rafale de vingt cartouches ; cela suffit ample-

ment pour que j'aie la satisfaction de le voir piquer du nez et tomber en vrille. Puis me redressant aussitôt, je courus sur le plus rapproché. Ce ne fut pas long; d'une rafale de mitrailleuse je mis fin à sa carrière.

De son côté, le camarade Brugère en descendait un autre, mais Thouzelier, surpris par une panne de moteur, était aux prises avec les deux derniers qui, furieux, s'acharnaient après lui et le criblaient de coups dans sa descente. Le voyant mal pris, je tentai de le dégager par un retournement rapide, mais, comme je me trouvais sur le dos, mes obus de réserve placés à mes côtés dans un casier, passèrent parmi les commandes et l'une d'elles se trouva coincée.

Je me sentais glisser dans le vide, sur le dos, à toute vitesse et je craignais à tout instant d'être touché par le Boche que j'avais attaqué et qui, se rendant compte de ma situation critique, me suivait en me mitraillant. Je montais pour une des premières fois un Spad canon d'essai, aussi je ne savais comment manœuvrer pour m'en tirer. Me croyant perdu, je résolus de risquer le tout pour le

tout. J'abandonnai les commandes et ramassant les obus épars, je les lançai l'un après l'autre par-dessus bord.

Les quelques secondes que prirent cette opération me parurent un siècle, mais j'eus la chance de me redresser mille mètres plus bas.

Rarement je sentis la mort passer aussi près.

Pendant ce temps, Brugère et Thouzelier avaient réussi à se dégager et ce fut avec joie que je les rejoignis sur Montdidier.

Ce que je crains toujours pour mes camarades moins expérimentés, c'est leur trop grande ténacité dans un combat critique. Il faut savoir se dégager pour mieux attaquer ensuite. Mais ce principe si simple est d'une application bien difficile.

Letourneau en sait quelque chose.

Un jour déambulant sur les lignes à la recherche d'une aventure au coin d'un nuage, je vis un biplace de chasse longer le front en avant de moi, mais un Spad plus près l'attaquait, je me demandais s'il voulait se suicider.

Il s'était en effet installé dans la queue du Boche en plein dans le champ de tir du mitrailleur.

Balles traçantes et balles incendiaires se croisaient des deux parts, mais cela ne devait pas durer. Le Spad piqua soudain à la verticale, je le pensais descendu.

Le Boche m'ayant aperçu n'insista pas et rentra bien vite chez lui.

A ma descente d'avion, je rencontrai Letourneau rentrant des lignes... en auto, et qui me narra l'aventure dont j'avais été le spectateur.

Il avait pris une balle incendiaire en plein moteur qui était venue s'écraser ensuite sur la boucle d'acier de sa ceinture de bord au beau milieu de sa poitrine. Heureux de le revoir vivant je le félicitais, mais le grondais amicalement, tâchant de lui persuader qu'il s'y prenait très mal et qu'un jour il nous ferait acheter des couronnes à son intention. Mais il me répondit : « Que veux-tu, pour une fois que j'en avais un, bien au milieu de mon collimateur, je n'allais pas le quitter. »

Combien d'autres pour ne pas quitter le Boche de leur viseur se sont fait descendre ou sonner d'importance !

C'est là de la témérité mal placée.

CHAPITRE XXXV

MISSIONS SPÉCIALES

Plusieurs de mes camarades ont eu l'occasion de remplir des missions spéciales et, pour les réussir, ont quelquefois couru de très grands dangers.

Il s'agissait d'ordinaire de déposer sur le territoire occupé par l'ennemi, des agents chargés de recueillir et de rapporter des renseignements.

En pareil cas, le militaire surpris était traité comme un espion et les Boches lui appliquaient dans toute leur rigueur les lois de la guerre.

Les spécialistes de ces sortes de voyages, parmi lesquels figurait Védrines, étaient en général très avarés de détails sur ces expéditions.

N'ayant jamais eu l'occasion d'accepter une de ces missions, je n'aurais pu raconter cette anecdote si, encore tout ému de son aventure, un de nos camarades ne nous en avait au retour exposé les détails.

— J'étais allé, nous dit-il, aux environs de Laon. Il y a là-bas quelque part un coin désert, sorte de cuvette creuse où un avion peut séjourner sans trop attirer l'attention; c'est aussi une excellente plate-forme pour s'envoler. Aucune grande route ne passe à proximité, et les seuls chemins qui le desservent sont assez peu fréquentés. Impossible de trouver un meilleur point d'atterrissage pour une opération de ce genre.

J'avais mission d'y prendre un passager. Les signaux convenus avaient été faits et je m'étais doucement posé à terre, pour lui permettre de s'installer à mes côtés. Il tardait, et vous ne pouvez vous figurer l'angoisse qui m'étreignait. Je risquais à tout instant d'être surpris et ne pouvais demeurer là indéfiniment. Lui, cependant, porteur de documents précieux et compromettants, n'avait d'autre moyen de salut que mon appareil.

Qu'allait-il devenir si j'étais forcé de l'abandonner ?

Une demi-heure passa longue comme un siècle ! je m'attendais à le voir déboucher d'un bouquet d'arbres situé à proximité. La pleine lune éclairait tout le terrain et sous ses lueurs blafardes, les objets semblaient vivre et s'agiter.

Attentif aux moindres bruits, je surveillais en même temps l'horizon. Tout à coup, j'entendis des pas précipités et derrière les buissons deux détonations partirent coup sur coup. Un homme courait. Nerveusement j'empoignai la carabine qui ne me quitte jamais, et prêt à tout, j'attendis le combat. Je vis enfin paraître l'homme. Il courait de toutes ses forces et derrière lui plusieurs silhouettes déjà se montraient. Sans aucun doute il avait été suivi et à mon tour je fis feu pour le dégager.

Je lui dois cette justice qu'en un si grand péril, il ne songea qu'à moi. Tout haletant encore de sa course, il me cria : « Vite partez, les voilà. » Montez, lui dis-je, et d'un geste je lui indiquai la place vacante.

Il était temps ! je me rendis compte une fois en l'air, que plusieurs tôles avaient été percées. Heureusement, le réservoir était intact, mais mon compagnon était blessé. C'est égal, conclut-il, je ne suis pas près de retourner là-bas et pour cent mille francs je ne redescendrais pas au même endroit.

CHAPITRE XXXVI

OFFENSIVE ALLEMANDE DE CHAMPAGNE (JUILLET 1918) BOCHES ET VALISES

Ma sextuple victoire du mois de mai 1918 avait stupéfié les milieux compétents.

L'ennemi terrorisé fut quelques jours à se ressaisir pendant que, chez nous, l'enthousiasme débordait.

Dans le courant de ce même mois, le général Debeney, commandant la première armée, vint m'apporter lui-même la croix d'officier de la Légion d'honneur. Mon émotion fut grande en recevant avec cette distinction ses compliments.

J'avoue que j'avais éprouvé une sensation moins forte en présence de mes adversaires. A la suite de cette cérémonie, je partis passer quelques jours dans ma famille.

Le 21 juin 1918, je fus désigné pour assister à la présentation du drapeau à l'école de Dijon. J'eus l'honneur de le porter et cette manifestation a éveillé dans mon âme une émotion profonde.

Notre glorieux emblème n'est guère déployé que dans des cérémonies de ce genre. J'ai senti mes doigts se crispier sur la hampe et quand les trois couleurs de notre insigne ont flotté au gré du vent, il m'a semblé que la soie frissonnait et que les âmes de nos camarades morts formaient autour de moi une garde d'honneur.

Par une hallucination singulière, j'ai distinctement aperçu à mes côtés, Guynemer, Dorme, Auger, Pégoud, et tant d'autres, tous les compagnons disparus.

Il me semblait aussi que les vétérans de l'aviation étaient présents à cet instant suprême.

Au fond de moi, je n'en étais pas outre mesure étonné car le drapeau c'est la France entière, les vivants et les morts ! L'âme de la patrie palpite en lui et, tandis que défilaient les jeunes camarades, espoir de l'avenir, je voyais dans leurs yeux le reflet de ma pensée et je sentais monter vers moi leur serment

de nous imiter. Les morts autour de nous, exemples et témoins, étaient là pour le recueillir et, quand je suis parti, la cérémonie terminée, pour reprendre ma place au combat, il m'a semblé que mon énergie avait hérité de toute la valeur de ces braves que la mort avait fauchés en plein ciel de gloire.

Retourné à l'escadrille, je partais le 25 juin en patrouille lorsqu'à 6 heures du soir, j'eus le plaisir près du petit village de Coutoire d'abattre un superbe biplace de réglage ; poursuivant ma route car le temps était superbe j'en rencontrai un deuxième à 6 h. 15 près de Villers-aux-Érables.

D'une rafale de vingt-cinq cartouches, je mis fin à sa mission.

Il en fut de même d'un troisième que je « sonnai » près de Montdidier,

Le 27 juin, ayant pris l'air de bonne heure, j'eus la chance à 8 h. 10 d'en régler un sur Morisel.

Ce ne fut pas long.

J'avais à peine tiré cinq cartouches que je le vis prendre feu. Il tomba même sur une maison qu'il incendia.

C'était un appareil de reconnaissance. A 8 heures 15 j'en descends un autre qui rentrait de la direction d'Amiens. Sa mission devait être très importante, car il me tint tête pendant 10 kilomètres; malgré que j'eus au cours de la lutte plusieurs enrayages dans ma mitrailleuse, je ne voulus pas le lâcher. Ouvrant un peu plus les manettes à gaz, je réussis à l'approcher à 100 mètres et lui envoyai une nouvelle rafale. Il tomba près de la ville de Moreuil.

Le 15 juillet, nous reçûmes l'ordre dans la matinée de rejoindre le plus tôt possible la Champagne où les boches, paraît-il, avaient déclanché leur dernière et formidable attaque sur les bords de la Marne.

D'après les renseignements qui nous parvenaient, toute l'aviation boche était rassemblée sur ce point. Cela allait « barder », il nous fallait donc coûte que coûte nous trouver sur les lieux.

Notre nouveau terrain se trouvait à Trécon près de la petite ville de Vertus.

Sans m'occuper de mes camarades, je pris le départ à 10 heures du matin. Grue comme

à l'habitude avait placé dans mon avion les deux valises prévues pour les changements de terrain.

A 11 heures 30, j'atterrissais à Paris, y faisais quelques acquisitions et déjeunais avec des amis. A 4 heures, par un temps magnifique, tous mes paquets casés dans les coins de la carlingue, je m'envolais pour la Champagne.

Chemin faisant, j'admirais le panorama et pensais en moi-même que, dans quelques heures peut-être, la plus grande bataille que le monde civilisé n'ait jamais vue allait se déclancher.

Je volais bien droit, bien tranquillement, de peur que paquets et valises ne roulent dans la carlingue et ne coincent mes commandes, rééditant ainsi ma précédente aventure.

Suivant la Marne, j'arrivais vers Château-Thierry sur notre nouveau front de patrouille et voulais y jeter un coup d'œil pour m'y reconnaître le lendemain. Mais quelle ne fut pas ma surprise en apercevant, dans la direction de Dormans, des quantités de boches en l'air. Ils évoluaient dans tous les sens et à toutes les hauteurs.

Je déplorais mes bagages qui m'interdisaient toute acrobatie et partant tout combat, et je regardais tous ces boches d'un œil qui devait être bien triste.

Deux beaux biplaces opérant à la verticale des lignes protégés par six monoplaces Focker à 500 mètres au-dessus, me paraissaient vraiment par trop se croire « comme chez eux ».

Je regardais alternativement les boches et mes bagages — leur arrimage n'était vraiment pas très solide... mais les boches étaient bien tentants.

Tout en les surveillant toujours de l'œil, je combinais tout un plan me permettant de les attaquer sans avoir aucune acrobatie à faire, qu'un seul petit virage après ma passe rapide.

Les monoplaces surveillaient l'arrière des régulateurs qui marchaient parallèlement au front. C'était donc de face que j'attaquerais les biplaces. Une simple passe et... au revoir, si les monos perdaient une seule seconde à hésiter ils ne pourraient plus m'avoir.

C'était à tenter. Je fis un grand détour, arrivai à toute vitesse de face sur le premier biplace que je tirais à 100 mètres.

Sans m'occuper du résultat je poursuivis comme un bolide ma course vers le second qui marchait derrière. De face à 25 mètres je lui lâchais ma rafale.

Les monoplaces commençaient à piquer sur moi, j'avais un peu chaud... à cause des valises.

Je fis alors en surveillant mes colis un petit virage en piqué plein moteur — rien ne bougeait dans la carlingue — tout allait bien.

Les boches derrière moi étaient toujours à 500 mètres mais ne gagnaient pas 1 mètre et j'étais direction nos lignes.

Et en tournant la tête j'apercevais là-bas à la verticale de Dormans deux grandes fumées noires qui me disaient que mes balles avaient porté et que mes deux biplaces étaient descendus en flammes.

Toujours sans faire d'acrobatie, j'arrivai sur notre nouveau terrain où mon fidèle Grue m'attendait à l'atterrissage.

En débarquant paquets et valises, il ne se doutait pas à quelle fête ils s'étaient trouvés...

Les jours qui suivent sont terriblement durs, les boches attaquent en force, on sent

qu'ils jouent leur dernier atout. Malgré cela, nous ne nous décourageons pas, bien au contraire, à notre tour, nous attaquons sans cesse et les boches prennent quelque chose.

Quelques jours après mon arrivée, onze boches dont sept officiels sont tombés sous mes balles.

Ayant mis un peu d'ordre dans les affaires, et le secteur étant redevenu calme, nous repartons le 27 juillet retrouver notre ancien cantonnement dans la Somme. Le 1^{er} août 1918, à 11 heures du matin, je descends mon 57^e boche à la lisière du bois de Hangard.

Le 14 août 1918, en 10 secondes, je réussis à abattre trois boches. Ce fut mon record au point de vue vitesse.

Ils arrivaient à ma rencontre se suivant à 50 mètres d'intervalles. Je les attaque de face à toute allure. En les croisant je leur lâchais à chacun une rafale et chaque fois mes balles parvinrent au but. Ils tombèrent près de la ville de Roye et achevèrent de se consumer à terre, séparés par moins de 100 mètres. Ce furent mes 58, 59 et 60^e boches officiels.

CHAPITRE XXXVI.

OFFENSIVES VICTORIEUSES DE LA SOMME ET DE CHAMPAGNE

Les adversaires à présent abattent leurs dernières cartes.

Nous autres, nous volons très bas, nous observons toutes les phases de la bataille. C'est la guerre du début qui recommence, la guerre de mouvement! Devant Moreuil, Villers-Bretonneux et ailleurs, les troupes, taches bleuâtres sur la terre fraîchement remuée, modifient sans cesse leurs positions.

Les batteries de 75 opèrent au niveau de l'infanterie et ce spectacle inaccoutumé porte notre courage au paroxysme.

Les boches ont massé leurs corps d'élite. Là aussi se trouvent leurs meilleures escadrides. C'est qu'il faut tenir à tout prix pour assurer la retraite des armées refoulées.

Les nouveaux Fockers sont plus maniables que nos Spads. Ceux qui les montent « ne sont pas des bleus », pour employer l'expression d'un camarade, chacun se rend compte que les heures suprêmes sont arrivées.

Le commandant Wateau dirige l'aéronautique de l'Armée et nul ne mérite mieux que lui d'occuper un pareil poste. Il a réussi à organiser la liaison idéale. Grâce à son initiative, chasseurs, régleurs, photographes, se reçoivent mutuellement à leurs popotes respectives, et, tout en mangeant, se communiquent leurs plans, leurs travaux, leurs heures de sortie.

De ces rencontres naissent naturellement des rapports cordiaux dont le service tire de précieux avantages.

On ne saura jamais combien la popote, dans certains cas, a servi les intérêts du pays.

Garros tourne comme un lion en cage et ne cesse de répéter : « C'est la fin d'ici deux mois, ils ne peuvent plus tenir et vous verrez que je n'aurai pas le temps de faire quelque chose. »

Sa modestie lui faisait oublier qu'en 1914 il avait abattu trois avions ennemis et que sa

prouesse avait donné naissance à l'aviation de chasse. Ses premières sorties à la suite de son évvasion avaient prouvé une témérité sans bornes.

Il avait descendu un boche mais tout le monde frémissait de ses audaces. Le capitaine de Sevin m'avait confié ses angoisses et nous lui avions discrètement donné le conseil de se refaire la main contre les appareils de reconnaissance, mais il n'avait rien voulu entendre.

Chaque jour le mettait aux prises avec des groupes de chasseurs ennemis. Personne ne pouvait avoir l'autorité nécessaire pour arrêter ce géant de l'aviation. Quand un jour il ne rentra pas à l'heure du déjeuner, nous eûmes aussitôt le pressentiment d'une catastrophe.

A cette nouvelle, je ne pris pas le temps de terminer mon repas. Une auto me conduisit à mon Spad et cinq minutes après, j'étais en l'air. Je ne saurais définir le sentiment qui m'inspirait, mais il me fallait des boches coûte que coûte, dussé-je aller les chercher jusque sur leur terrain d'atterrissages.

Quelques instants après, quatre fockers, dont trois à l'intérieur de nos lignes, avaient mordu

la poussière : j'avais fait à Garros de belles funérailles, mais rien ne pouvait compenser la perte que nous venions de faire. Il était, de nous tous, le plus ancien pilote. Sa réputation datait d'avant la guerre et ses connaissances techniques dépassaient de beaucoup les nôtres.

Garros, Gilbert, Pégoud, combien d'autres encore ont donné au pays une existence dont la conservation eût été précieuse.

On suppose avec amertume le prix de ces vies. Quelques-uns ont soutenu que de pareils hommes ne doivent pas, au nom de l'intérêt supérieur du pays, être engagés dans la bataille et cette thèse, en présence de pareilles catastrophes, semble acquérir une valeur toute particulière; mais il m'apparaît que la leçon de leur carrière perdrait toute signification si elle n'était pas illustrée par leur sacrifice et, si pénible que soit leur disparition, je la crois préférable encore à une abstention où les ignorants et les malveillants pourraient supposer quelque lâcheté.

CHAPITRE XXXVIII

SECOND SEXTUPLÉ

Le mois de septembre 1918 vit paraître les symptômes très caractérisés de l'agonie germanique.

Nous étions terrés dans une clairière à la Noblette au nord de Chalons, et depuis quelques jours personne de nous n'avait volé. Il s'agissait en effet de ne pas se faire repérer trop tôt, car nous étions à la veille de donner un formidable coup de boutoir.

Le 26 septembre enfin j'obtins la permission de partir. Cette journée marque l'une des dates les plus dures de mon existence de combattant.

Je suis resté dans les airs depuis le matin jusqu'au soir et, sans un enrayage de ma mitrailleuse, j'aurais ajouté huit appareils à mon tableau de chasse.

J'ai néanmoins recommencé ce jour-là mon sextuple exploit du mois de mai. Nos fantasins avaient progressé de plusieurs kilomètres et, au-dessus d'eux, des patrouilles boches évoquaient.

La première à laquelle je m'attaquais se composait de cinq fockers. Sans leur donner le temps de se concerter par signaux sur la façon de m'attaquer, je fonçai au milieu d'eux à toute vitesse, je me laissai ensuite glisser sur l'aile et me retournai complètement pour remonter en chandelle derrière un des appareils qui déjà m'avait tiré, mais moi-même j'avais fait feu et deux des avions boches culbutèrent aux environs de Somme-Py. Les autres, craignant pour leur santé, avaient jugé plus prudent de prendre la fuite. Je repris alors de la hauteur et distinguant dans la direction de Suippe un appareil ennemi que l'on canonait, je me dirigeai à toute allure de ce côté. Je l'abordai par six milles mètres d'altitude au-dessus de Perthe-les-Hurlus. Dès la première rafale que je tirai à 30 mètres, l'observateur fut tué. Le pilote désarmé prit peur et son plongeon à la verticale fut si

Brusque que son compagnon que je venais d'envoyer « ad patres » passant par-dessus bord faillit tomber sur moi au moment où, finissant mon renversement, j'allai reprendre de la hauteur pour attaquer à nouveau.

J'eus à ce moment, je l'avoue, une impression singulière en voyant subitement un corps tomber dans le vide. Le cadavre, comme un sac, s'abandonnait et peu à peu semblait diminuer en se rapprochant du sol, mais je n'avais pas le loisir d'analyser mes sentiments, il fallait combattre et vaincre ! Aussi, sans m'attarder davantage, je revins à la charge. Par un brusque virage, je pris l'appareil ennemi sous la queue, et lui envoyai quelques balles incendiaires à travers son fuselage.

Bientôt après, alors que je m'attendais à le voir en flammes, une des ailes se détacha et l'avion alla se briser sur le sol.

Vers le soir, je me trouvai en patrouille avec le lieutenant Fontaine, nous étions accompagnés des adjudants Loup et Brugère, mais les boches étaient en nombre. En face de nous, huit adversaires étaient prêts à nous combattre.

J'attendai le choc avec confiance et l'aurai même volontiers provoqué quand un Spad survint pour nous prêter main forte. Je reconnus aussitôt le capitaine de Sevin et la cigogne de la 26. C'était un appoint formidable et, sans balancer plus longtemps, je déclanchai l'assaut suivi de mes camarades, je fonçai à toute allure au beau milieu de nos ennemis. La fusillade crépite, mais les boches plus nombreux n'hésitent pas à tenir le coup.

L'adjudant Brugère est serré de près par deux fockers et, pour le dégager, je descends un de ses adversaires. Pendant ce temps, le capitaine de Sevin se livrait à une très périlleuse acrobatie pour dérouter un boche qui se trouvait aux prises avec lui et qui me parut un rude compagnon; seule sa science de pilote lui permit de s'échapper car son moteur s'étant arrêté, il fut poursuivi jusqu'à cent mètres du sol.

Moi-même j'avais peine à me défendre, j'envoyai des salves à chaque boche qui passait dans mon champ de tir, tout en me dégageant par des glissades. Mon tir d'ailleurs était efficace, puisqu'un appareil contre

lequel je combattais dégringola les ailes brisées.

Sur ces entrefaites, cinq albatros arrivèrent à la rescousse, je piquai au milieu d'eux à plein gaz, et par une première rafale, je culbutai le plus maladroit.

Deux autres durent leur salut à un enrayage de ma mitrailleuse et malgré le froid qui règne perpétuellement dans les hautes altitudes, je puis avouer que je me sentais trempé de sueur en retournant vers mon terrain; mais pour moi la journée avait été excellente: j'avais désormais officiellement 66 victoires à mon tableau.

Ce fut la fin de mes grands triomphes. L'ennemi essayait encore quelquefois de reconquérir l'initiative en nous opposant ses meilleures escadrilles.

Dans le courant du mois d'octobre, je réussis encore quelques beaux coups dont le récit n'offre rien de particulier.

Mon dernier succès date du 1^{er} novembre 1918. A 14 heures 20 exactement, j'abattis aux abords de Vouziers mon 75^e appareil officiel. C'était un de ces nombreux biplaces

qui avaient pour mission de lancer dans les tranchées des imprimés destinés à décourager nos fantassins.

Cela coûta cher aux deux boches qui le montaient, car arrivant droit sur eux, en quelques secondes, je les envoyai rejoindre leurs papiers, pendant que mes braves compagnons d'en bas progressaient avec un cran superbe.

CHAPITRE XXXIX

PROCÉDÉS DE COMBAT

Ceux qui ont lu ces pages se sont étonnés peut-être du nombre de mes victoires aériennes. D'autres croiront à ma chance, quand je prétends avoir passé indemne sous le feu de plusieurs mitrailleuses croisées à courte distance.

A la réflexion pourtant, mes lecteurs apprécieront ma situation. J'ai beaucoup étudié les procédés de mes adversaires et j'ai acquis peu à peu une connaissance approfondie de la tactique des chasseurs et des pilotes de reconnaissance et de réglage. Je jouis en outre d'une vue perçante et je sais m'en servir. Mon adresse au tir est proverbiale parmi mes camarades, j'en ai également tiré maints avantages.

Dès 1915, j'ai voulu poser une mitrailleuse sur mon G. 3. Celle du bi-moteur que j'eus ensuite était fixe, et quand j'utilise mon Spad, je place mes balles au but comme avec la main.

Ce n'est pourtant pas chose facile. Il faut songer que chasseur et gibier se déplacent à toute allure et se tiennent à des hauteurs variables. Il faut évaluer en un clin d'œil la vitesse de l'adversaire, corriger cette vitesse en la comparant à la sienne propre et prévoir les déviations des trajectoires produites par l'angle de tir.

La résistance de l'air intervient aussi comme facteur important et cette résistance varie beaucoup suivant l'altitude de l'appareil.

Les corrections, au hasard des circonstances, s'annulent ou se complètent, et pour vous donner un exemple moins abstrait, je dois dire que, me trouvant un jour à 200 mètres seulement d'un boche, il m'a fallu pour l'abattre viser à 20 mètres en avant.

La vitesse de nos avions atteint quelquefois 300 kilomètres à l'heure, ce qui donne une moyenne de 85 mètres à la seconde; comme

il faut pour réduire au minimum la correction faire feu à une distance de 100 à 200 mètres, il est facile de constater que le tireur n'a que quelques secondes de tir utile à sa disposition.

La marge est si faible que je ne réussis le plus souvent à envoyer en me servant de la mitrailleuse qu'une rafale de cinq ou six cartouches, mais cela me suffit en général.

Je sais me placer dans les angles morts de l'avion attaqué, sans engager avec lui un véritable duel. Guynemer combattait autrement et affrontait régulièrement le feu, mais cette tactique est très dangereuse, elle met le pilote à la merci d'un enrayage de son arme.

J'utilise toujours les angles morts et suis forcé pour cela de tirer quelle que soit la position de mon Spad, mais j'y suis fait depuis longtemps. Mes rafales sont de huit à dix cartouches au maximum et souvent je n'emploie pas plus de trois balles.

Outre l'avantage d'économiser les projectiles, ce procédé a aussi celui de me faciliter la visée et de réduire les chances d'enrayage ou de rupture de la mitrailleuse.

J'ajoute encore que pour obtenir des résultats sérieux, il faut savoir dominer ses nerfs, garder une absolue maîtrise de soi et raisonner froidement les situations difficiles.

J'ai eu affaire aux grands as boches ; j'ai eu la patience, en combattant, d'attendre la minute d'énervement, la faute fatale et j'en ai largement profité, mais il est indispensable pour cela de conserver toujours avec la confiance absolue dans le succès final, le mépris le plus complet du danger.

Ce sont là les qualités nécessaires et je répète ce mot que, pour devenir un grand « As », l'apprentissage est long, difficile, semé de déceptions et d'échecs répétés au cours desquels notre vie est cent fois jouée.

CHAPITRE XL

POILU DE TERRE ET POILU DE L'AIR

Avant de terminer mon histoire, je veux noter encore une impression, obscur souvenir de campagne qui, mieux que beaucoup de phrases, montrera ce que nous étions.

Les dernières feuilles d'automne, au gré du vent, se détachaient l'une après l'autre et par les routes et les bois dépouillés, montraient plus âpre et plus revêche la terre où les combats allaient finir.

L'équilibre était enfin rompu et l'ennemi partout pliait. Les pilotes attendant l'heure de la patrouille s'étaient étendus sur l'herbe et, tout en causant, jetaient de temps en temps un coup d'œil sur les « Coucous » autour desquels les mécanos s'empresaient.

Une grande route coupait notre champ d'atterrissage et subitement une colonne retournant en arrière vint à passer. C'étaient les débris du 26^e chasseurs à pied ; le bataillon s'avavançait lentement, péniblement, comme si les hommes avaient à peine la force de se traîner. Les premiers rangs s'alignaient d'instinct pour donner l'illusion d'une puissance encore intacte, mais derrière eux se pressait une cohue lamentable de soldats couverts de boue, aux traits tirés, aux yeux fiévreux.

D'officiers, il n'en restait guère — j'en vis deux en tête de la troupe : ils semblaient sortir d'une tombe. C'étaient des héros : ils avaient attaqué, contre-attaqué, tenu tête aux baïonnettes, aux grenades et aux gaz. S'ils allaient en arrière pour se reformer, c'est que leur résistance avait atteint les limites des forces humaines !

Le capitaine qui les commandait les dominait de sa taille haute et maigre, il avait reconnu sans doute nos insignes et d'un mot dut avertir ses hommes, car aussitôt les têtes se redressent, un clairon retrouvé par miracle lance aux échos une note saccadée et le ba-

taillon galvanisé, pour faire honneur aux Cigognes, se prépare à défiler.

C'était poignant de lire, dans leurs pauvres yeux brûlés par la fièvre, la sympathie ardente qu'ils auraient voulu plus clairement nous témoigner. Quelques-uns, Parisiens, dont nous reconnaissons l'accent de la Chapelle ou de Ménilmontant, lançaient quelques boutades : « On vous connaît les gars, on vous a vus à l'œuvre. »

Comme, parmi eux, il y avait des hommes âgés, l'un d'eux en nous voyant fut frappé de notre jeunesse et s'étonna. « Eh quoi ! ce sont tous des gosses ! » Eh bien oui ! nous sommes des gosses à la 3 comme à la 26, à la 73 ou à la 103. Nous avons été prématurément mûris pour les batailles et la mort, parmi nous, a largement frappé.

Nos devanciers, les Marie-Louise, étaient aussi des gosses et la page qu'ils ont écrite avec leur sang n'est pas la moins belle dans les fastes nationales.

Ils ont donné une grande leçon ! N'ayant pas su vaincre, ils ont prouvé qu'ils pouvaient au moins mourir sans reculer d'un pas.

Plus heureux qu'eux, nous avons la satisfaction d'avoir vécu des heures fécondes où dans le sang se constituait la France nouvelle. Notre action, en plein ciel pendant l'épopée, a utilement servi la cause et, dans le plus profond de notre âme, nous sentions que les héros qui défilaient s'en rendaient compte et voulaient nous en remercier.

Je n'ai pu retenir une larme de reconnaissance qui, lentement, sans que j'aie songé à l'essuyer, coulait le long de ma joue tandis qu'ils passaient et je me suis dit que tout ce que j'avais pu faire pour la Patrie était pour moi peu de chose en cette occasion où je recevais avec mes camarades cette magnifique récompense et ce témoignage éclatant de l'estime du poilu.

Ce ne sont pas en effet les félicitations officielles qui nous touchent le plus, nous autres. Nous sommes un peu blasés, gâtés que nous avons été par les baisers de la gloire ! Mais quand les petits, les humbles, ceux qui sentent sans pouvoir définir leur sentiment, quand ceux-là viennent à nous et nous prouvent naïvement leur reconnaissance, notre

cœur, que nous croyons bronzé, vibre encore au plus profond de nous-mêmes. Au cours de ma carrière, ces témoignages-là ne m'ont pas manqué. Je veux terminer mon ouvrage en citant une lettre des poilus du C. I. D. de la 166^e division d'infanterie, remise comme un compliment par l'un d'eux :

« Les poilus du C. I. D. de la 166^e division sont heureux de pouvoir dire aujourd'hui que le lieutenant Fonck se retrouve dans leurs murs.

« Ils sont heureux de pouvoir lui offrir une gerbe de fleurs qui certes est tout à fait modeste, mais qui, dans sa simplicité, rehausse sa grandeur puisqu'elle prouve l'amitié fraternelle qui existe entre le poilu de terre et le poilu de l'air.

« Le poilu est heureux de pouvoir exprimer en ce jour, l'admiration qu'il a pour l'as des as, la gaieté de cœur qu'il a à la lecture de ses exploits. Les trois couleurs qui sont dans cette gerbe :

« Rouge, couleur de l'Union sacrée,

« Blanc, couleur de la pureté,

« Bleu, couleur des jours à venir,

représentent le but de cette lutte formidable qui est engagée et qui ne peut cesser que lorsque le triomphe du drapeau tricolore sur l'aigle noir, couleur de l'oppression, sera assuré. L'as

des as peut se faire l'interprète des poilus du C. I. D. de la 166^e division auprès de ses frères de l'aviation pour leur exprimer toute leur satisfaction et leur répéter le cri du cœur de tous : Mort aux boches et vive la France. »

Ce sont des pages comme celles-là qui nous imposent, comme un devoir, les plus sublimes folies !

FONCK.

FIN

MES APPAREILS

Mes lecteurs trouveront peut-être quelque intérêt à la description des appareils avec lesquels j'ai fait la guerre aux boches.

Mon premier avion sérieux fut un Caudron G. 4 bi-moteur, qui me servit pour les observations et le réglage.

Il était armé d'une mitrailleuse sur le plan supérieur et pouvait porter à l'avant un passager.

Depuis l'époque où j'ai commencé à figurer à l'effectif d'une escadrille de chasse, je n'ai plus monté que des Spads au cours de mes expéditions.

Ce fut d'abord un biplan Spad à moteur surcomprimé de 180 chevaux, pesant à peu près 750 kilog. sans le pilote. Sa vitesse moyenne était de 180 kilomètres à l'heure et son armement se composait d'une mitrailleuse tirant dans le champ de l'hélice. J'ai

abattu avec lui 34 appareils ennemis dont 15 ont été officiellement homologués. Mon appareil suivant vit sa force portée à 220 chevaux, ce qui permettait d'accélérer la vitesse jusqu'à 210 kilomètres à l'heure, malgré une augmentation de poids de 100 kilogrammes.

Cet avion était armé de deux mitrailleuses jumelées, tirant dans le champ de l'hélice.

Vers le même temps, je pilotais un autre Spad de 220 chevaux, dont la vitesse atteignait 235 kilomètres à l'heure et dont l'armement comprenait deux mitrailleuses tirant aussi dans le champ de l'hélice.

C'est avec ces deux appareils que j'ai réussi mes plus beaux coups; car ils m'ont permis d'abattre 81 boches, dont 53 ont figuré au communiqué officiel.

Enfin, j'ai essayé un avion-canon, un Spad de 230 chevaux. Cet appareil malgré son poids, 950 kilogrammes, en ordre de marche, sans passager, était capable de faire du 230 kilomètres à l'heure.

Son armement était formidable; il se composait d'une mitrailleuse tirant dans le champ de l'hélice et d'un canon de 37 tirant au

milieu du moyeu. Avec lui, j'ai abattu 11 boches dont 7 officiellement homologués.

Quant au résultat de ma campagne, le voici :

Le nombre de boches que j'ai culbutés est officiellement de 75, mais j'en ai abattu 51 autres qui sont tombés dans les lignes ennemies, hors de la vue de nos observateurs, ou soit que leurs rapports ne soient pas parvenus aux états-majors pendant les périodes d'offensive, — au total 126 avions boches de reconnaissance, régleurs, ou chasseurs démolis, et par deux fois j'ai remporté six victoires officielles au cours de la même journée.

Comme tout le monde, au jour de mon départ pour le front, j'avais fait le sacrifice de ma vie; nous connaissons le nombre de ceux qui ne sont pas revenus, tous sont morts en héros!

Que de dévouements obscurs, que d'actes de bravoure surhumaine seront à jamais ignorés!

Le sort qui me protégea en me permettant de servir ma Patrie jusqu'à la fin de la

guerre, me fut également favorable dans la récompense de mes succès.

Après avoir obtenu la Médaille militaire, je reçus la croix de la Légion d'honneur.

Ma 36^e victoire me valut la rosette d'officier et je suis titulaire de 28 citations, dont 27 à l'ordre de l'Armée. J'ai reçu également de nombreuses décorations étrangères.

12^e GROUPE DE COMBAT

Escadrille S.P.A. 103

CITATIONS

du Lieutenant FONCK, Paul-René

Ordre de l'Aéronautique de la VII^e Armée, n^o 4, en date du 22 août 1915.

Sous-lieutenant Wiest, Georges, observateur, et caporal Fonck, Paul-René, pilote à l'escadrille G. 47 :

« Ayant mission de découvrir des batteries ennemies qui gênaient nos attaques, sont sortis malgré les circonstances atmosphériques les plus défavorables, volant à faible altitude au-dessus de l'ennemi pour recueillir les renseignements demandés, malgré un feu des plus violents au cours duquel leur appareil a été criblé de balles. »



Ordre de la IV^e Armée,
n° 429, du 27 novembre 1915.

« A rendu les plus grands services pendant la période de préparation, volant journellement pour les reconnaissances et les réglages de tir; dans les journées des 25 et 26 septembre 1915 a réussi à assurer le service de surveillance malgré les circonstances atmosphériques les plus défavorables, au prix des plus grands dangers. »

Ordre « D » du G. Q. G.,
en date du 30 août 1916 (médaille militaire et croix de guerre avec palme).

« Pilote remarquable de bravoure, d'adresse et d'entrain, ayant déjà livré un grand nombre de combats aériens. Le 6 août 1916, a résolument attaqué deux avions ennemis fortement armés, en a pris un en chasse et par une série de manœuvres audacieuses et habiles, l'a contraint à atterrir indemne dans nos lignes. Deux fois cité à l'Ordre. »



Ordre de la VI^e Armée,
n° 451, du 30 mars 1917.

« Pilote remarquable par son adresse et sa bravoure. Le 17 mars 1917, au cours d'une mission photographique, a livré combat à un groupe de plusieurs avions de chasse ennemis et en a abattu un dans nos lignes. »

Ordre de la X^e Armée,
n° 275, du 7 juin 1917.

« Pilote de chasse de tout premier ordre. Le 3 mai 1917, a attaqué à bout portant un avion ennemi, l'a poursuivi dans ses lignes à 200 mètres de hauteur et malgré le feu violent des mitrailleuses terrestres, ne l'a abandonné qu'après l'avoir vu s'écraser sur le sol. 5^e avion ennemi abattu. »

Ordre de la VI^e Armée,
n° 481, du 8 juin 1917.

« Pilote de chasse dont l'ardeur et le courage ne se sont jamais démentis. Le 11 mai 1917 a abattu un avion ennemi. »



Ordre de la VI^e Armée,
n° 486, du 14 juin 1917,

« Pilote de chasse de premier ordre. Le 5 mai 1917, a abattu un avion ennemi. »

Ordre de la I^{re} Armée,
n° 38, du 30 août 1917.

« Pilote de chasse de tout premier ordre. Le 12 juin 1917, a abattu un avion ennemi. Le 9 août 1917, a dégagé un avion de bombardement attaqué par trois avions ennemis et a abattu l'un d'eux en flammes (6^e et 7^e avions descendus par ce pilote). »

Ordre de la I^{re} Armée,
n° 45, du 23 septembre 1917.

« Pilote de chasse de tout premier ordre, a abattu les 21 et 22 août 1917, ses 10^e et 11^e adversaires. »

Ordre de la I^{re} Armée,
n° 52, du 18 octobre 1917.

« Pilote de chasse d'une valeur exceptionnelle. Exemple



continuel d'allant et d'esprit militaire. A abattu les 14, 15 et 23 septembre 1917, ses 12^e, 13^e et 14^e adversaires. »

Ordre n° 5837/D, en date au G. Q. G. du 21 octobre 1917.

M. Fonck, René, matricule 3713 (active), adjudant chef, pilote à l'escadrille Spa 103 ; a été nommé dans l'Ordre de la Légion d'honneur au grade de chevalier :

« Pilote de chasse de grande valeur, joignant à la plus éclatante bravoure, d'exceptionnelles qualités d'adresse et de sang-froid. Venu à l'escadrille de l'aviation de chasse après 300 heures de vol sur avion C.4, est devenu en peu de temps un des meilleurs pilotes de combat français. Les 20 et 21 août 1917, a abattu ses 8^e, 9^e et 10^e avions ennemis. Déjà sept fois cité à l'ordre et médaillé militaire pour faits de guerre. »

Ordre de la I^{re} Armée,
n° 54, du 25 octobre 1917.

« Pilote incomparable, con-



tinue la série de ses exploits admirables. Les 30 septembre et 15 octobre 1917, a abattu ses 15°, 16° et 17° adversaires. »

Ordre de la I^e Armée, n° 57, en date du 6 novembre 1917.

« Pilote de chasse dont les magnifiques qualités de combattant s'affirment chaque jour davantage. Les 21 et 27 octobre 1917, a abattu ses 18° et 19° avions ennemis. »

Ordre de la II^e Armée, n° 1088, du 6 février 1918.

« Merveilleux pilote de chasse, le 19 janvier 1918, a attaqué un groupe de quatre avions ennemis et a abattu l'un d'eux.

« Ayant dispersé cette patrouille de protection, a foncé plus bas sur cinq autres avions ennemis chargés d'incendier un de nos ballons. Après un chaud combat a abattu un 2° avion ennemi. — 12 fois cité. »

Ordre de la II^e Armée, n° 1118, du 9 mars 1918.



« Les 5, 18 et 19 février 1918, a abattu, à la tête de sa patrouille, trois avions ennemis. »

Ordre de la II^e Armée, n° 1156, du 24 mars 1918.

« Le 26 février 1918, a remporté, au cours du même vol, deux victoires successives, portant ainsi à 26 le nombre de ses adversaires abattus. »

Ordre de la V^e Armée, n° 300, en date du 31 mars 1918.

« Continue à prouver journellement son adresse et sa bravoure en abattant des avions ennemis. A abattu ses 27°, 28° et 29° avions. »

Ordre de la I^e Armée, n° 23, du 8 mai 1918.

« Au cours des nombreux combats livrés ces temps derniers, a abattu quatre avions ennemis. »

Ordre général n° 12927, en date au G. Q. G. du 12 mai 1918.



Ordre n° 7270/D. — En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la M. D. n° 12285 K, du 8 août 1914, le général commandant en chef a fait la promotion suivante, à la date du 10 mai 1918, dans l'ordre de la Légion d'honneur :

Officier :

M. Fonck, Paul-René (active), sous-lieutenant au 1^{er} régiment du génie, pilote à l'escadrille Spa 103 :

« Officier remarquable à tous points de vue, d'une ardeur combattive admirable. Pilote de chasse de premier ordre, tant pour les missions de reconnaissance et de réglages de tir, que pour le service de surveillance qu'il a maintes fois assuré en dépit des circonstances atmosphériques les plus défavorables. A révélé, au cours d'une série ininterrompue de combats aériens, une énergie exceptionnelle et une volonté de vaincre qui en font un exemple pour les pilotes de combat français



actuels. A abattu 36 avions ennemis. Seize citations. Médaillé militaire et chevalier de la Légion d'honneur pour faits de guerre. »

Ordre de la I^{re} Armée, n° 729, du 4 juin 1918.

« Pilote de chasse hors pair, continue la série de ses merveilleux exploits. Le 19 mai 1918, a abattu deux avions ennemis. 43^e et 44^e victoires. »

Ordre de la I^{re} Armée, n° 73, du 20 juillet 1918.

« Officier pilote aux légendaires exploits. Le 9 mai 1918, au cours de deux patrouilles, a abattu six avions ennemis et cinq autres les 25 et 27 juin 1918. — 45^e, 46^e, 47^e, 48^e et 49^e avions. »

Ordre de la V^e Armée, n° 364, du 11 août 1918.

« A abattu en trois jours sept avions ennemis, portant ainsi à 56 le nombre de ses victoires. »



Ordre de la I^{re} Armée,
n° 103, du 6 septembre 1918.

« Incomparable pilote de chasse. Les 1^{er} et 14 août 1918 a obtenu ses 57^e, 58^e, 59^e et 60^e victoires officielles. »

Ordre de la IV^e Armée,
n° 1406, du 16 octobre 1918.

« Le 26 septembre 1918, au cours de deux patrouilles, a abattu six avions ennemis, dont quatre sont tombés dans nos lignes, portant ainsi à 66 le nombre de ses victoires. »

(Même ordre.)

« A abattu un avion ennemi le 28 septembre et deux autres le 5 octobre 1918 (67^e, 68^e et 69^e avions abattus). »

Ordre de la IV^e Armée,
n° 1470, du 28 novembre 1918.

« Poursuivant avec ardeur la lutte contre l'ennemi, a abattu dans la même patrouille, le 30 octobre 1918, à quelques minutes d'intervalle, trois avions ennemis, un biplace et deux monoplaces dont un descendu en flammes. »



Ordre de la IV^e Armée,
n° 1599, du 23 janvier 1919.

« Incomparable pilote de chasse. Le 31 octobre 1918, a abattu deux avions ennemis. Le 1^{er} novembre, a descendu en flammes son adversaire portant à 75 le nombre officiel de ses victoires. »

Ordre général n° 107, du
11 septembre 1918.

Le général commandant la
I^{re} Armée cite à l'ordre de
l'Armée :

L'escadrille S. P. A. 103 :

« Sous les ordres du capitaine d'Harcourt, puis du capitaine Battle, et brillamment entraînée par le lieutenant Fonck, est devenue une unité de grande valeur.

« A sans cesse, depuis vingt mois, livré bataille sur tous les fronts. Attaquant l'ennemi très loin dans ses lignes elle a su lui infliger de lourdes pertes. 85 victoires officielles, 69 avions désemparés. »

Le Général :

Signé : DEBENEY.



MON TABLEAU OFFICIEL

comme Pilote de chasse.

GRUPE DES CIGOGNES

ANNEE 1917

| | |
|---|----------------------|
| 3 mai 1917. | 3 ^e avion |
| 5 mai 1917. | 4 ^e — |
| 11 mai 1917. | 5 ^e — |
| 12 juin 1917. | 6 ^e — |
| 9 août 1917 | 7 ^e — |
| 19 août 1917 | 8 ^e — |
| 20 août 1917 | 9 ^e — |
| 21 août 1917 | 10 ^e — |
| 22 août 1917 | 11 ^e — |
| 14 septembre 1917 | 12 ^e — |
| 15 septembre 1917 | 13 ^e — |
| 23 septembre 1917 | 14 ^e — |
| 30 septembre 1917 | 15 ^e — |
| 15 octobre 1917. 16 ^e et | 17 ^e — |
| 21 octobre 1917. | 18 ^e — |
| 27 octobre 1917. | 19 ^e — |

ANNÉE 1918

| | | |
|---|-------------|-----------|
| 19 janvier 1918 | 20° et | 21° avion |
| 5 février 1918 | 22° | — |
| 18 février 1918 | 23° | — |
| 19 février 1918 | 24° | — |
| 26 février 1918 | 25° et | 26° — |
| 15 mars 1918 | 27° et | 28° — |
| 16 mars 1918 | 29° | — |
| 17 mars 1918 | 30° | — |
| 28 mars 1918 | 31° | — |
| 29 mars 1918 | 32° et | 33° — |
| 12 avril 1918 | 34° et | 35° — |
| 22 avril 1918 | 36° | — |
| 9 mai 1918 (Ces six avions, quatre biplans et deux monoplans, furent abattus en 2 h. 25 de vol). 37°, 38°, 39°, 40°, 41° et 42° — | | |
| 19 mai 1918 | 43° et | 44° — |
| 25 juin 1918 | 45°, 46° et | 47° — |
| 27 juin 1918 | 48° et | 49° — |
| 15 juillet 1918 | 50° et | 51° — |
| 18 juillet 1918 | 52°, 53° et | 54° — |
| 19 juillet 1918 | 55° et | 56° — |
| 1 ^{er} août 1918 | 57° | — |
| 14 août 1918. (<i>Mon record</i> , les trois avions ont été abattus en 10 secondes) 58°, 59° et 60° — | | |

| | | |
|---|----------------------------|-----------|
| 26 septembre 1918 | 61°, 62°, 63°, 64°, 65° et | 66° avion |
| 28 septembre 1918 | 67° | — |
| 5 octobre 1918 | 68° et | 69° — |
| 30 octobre 1918 | 70°, 71° et | 72° — |
| 31 octobre 1918 | 73° et | 74° — |
| 1 ^{er} novembre 1918 | 75° | — |

1^{er} avion officiel, 6 août 1916.

2^e avion officiel, 17 mars 1917, sur avion de reconnaissance.

AVIONS DESCENDUS NON HOMOLOGUÉS

| | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| 1 ^{er} mars 1916 | 1 ^{er} avion |
| 14 octobre 1916 | 2° — |

ANNÉE 1917

| | |
|----------------------|----------------------|
| 13 mai | 3 ^e avion |
| 21 mai | 4° — |
| 14 juin | 5° — |
| 17 juillet | 6° — |
| 26 juillet | 7° — |
| 2 août | 8° — |
| 9 août | 9° — |
| 12 août | 10° — |
| 21 août | 11° — |

| | |
|-----------------------------|-----------|
| 6 septembre | 12° avion |
| 14 septembre | 13° — |
| 22 septembre | 14° — |
| 27 septembre | 15° — |
| 10 octobre 16° et | 17° — |
| 12 octobre | 18° — |
| 15 octobre | 19° — |
| 26 octobre | 20° — |

ANNÉE 1913

| | |
|-------------------------|-----------|
| 24 janvier | 21° avion |
| 5 février | 22° — |
| 11 février | 23° — |
| 22 février | 24° — |
| 9 mars | 25° — |
| 11 mars | 26° — |
| 19 mars | 27° — |
| 21 mars | 28° — |
| 10 avril | 29° — |
| 14 avril | 30° — |
| 15 avril | 31° — |
| 12 mai | 32° — |
| 15 mai 33° et | 34° — |
| 18 mai | 35° — |
| 19 mai | 36° — |
| 26 juin | 37° — |
| 27 juin | 38° — |
| 30 juin | 39° — |

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 16 juillet | 40° avion |
| 17 juillet 41° et | 42° — |
| 21 juillet | 43° — |
| 23 juillet | 44° — |
| 1 ^{er} août | 45° — |
| 6 août | 46° — |
| 15 août | 47° — |
| 28 septembre | 48° — |
| 29 septembre | 49° — |
| 5 octobre 50° et | 51° — |
| 28 octobre | 52° — |

TABLE DES MATIÈRES

| | Pages. |
|---|--------|
| I. Mobilisation. | 11 |
| II. Élève pilote. | 17 |
| III. En escadrille de corps d'armée. | 23 |
| IV. Dans les Vosges. — Première aventure | 27 |
| V. Déplacements d'escadrille | 31 |
| VI. Première citation | 35 |
| VII. Offensive de Champagne (sept. 1915) | 39 |
| VIII. Première permission | 45 |
| IX. Reconnaissances photographiques. | 51 |
| X. « Sonné » par l'artillerie anti-aérienne | 57 |
| XI. Mon premier avion officiel | 61 |
| XII. Offensive de la Somme (1916). | 67 |
| XIII. Avant l'offensive de Champagne (av. 1917) | 73 |
| XIV. Mon plus dur combat en escadrille d'armée | 77 |
| XV. Dans la chasse. — Au groupe des Cigognes | 81 |
| XVI. Reims. — Une occasion manquée. | 87 |
| XVII. Mes premières victoires en monoplace | 93 |
| XVIII. Ruse d'aviateur boche | 97 |
| XIX. Mort de Dorme. — Victoire sur un as boche. | 103 |
| XX. Les Cigognes dans les Flandres. | 109 |
| XXI. Nouvelle tactique aérienne. | 115 |

| | Pages. |
|---|--------|
| XXII. Offensive des Flandres (juillet 1917). | 121 |
| XXIII. 11 septembre 1917. | 125 |
| XXIV. Guynemer vengé. | 131 |
| XXV. Verdun. | 137 |
| XXVI. Un beau tour joué aux Boches | 145 |
| XXVII. En Champagne | 153 |
| XXVIII. Un assassinat aérien. | 159 |
| XXIX. Paris bombardé. | 163 |
| XXX. Fantomas! | 169 |
| XXXI. Offensive allemande de la Somme (mars 1918). — La charge des avions | 173 |
| XXXII. Premier sextuple | 179 |
| XXXIII. La popote d'escadrille | 185 |
| XXXIV. Un frisson | 193 |
| XXXV. Missions spéciales. | 197 |
| XXXVI. Offensive allemande de Champagne (juil- let 1918). — Boches et valises. | 201 |
| XXXVII. Offensives victorieuses de la Somme et de Champagne | 209 |
| XXXVIII. Second sextuple. | 213 |
| XXXIX. Procédés de combat | 219 |
| XL. Poilu de terre et Poilu de l'air | 223 |
| Mes appareils. | 229 |
| 12 ^e GROUPE DE COMBAT, ESCADRILLE S. P. A 103 | 233 |
| MON TABLEAU OFFICIEL COMME PILOTE DE CHASSE. | 245 |

OUVRAGES POUVANT ÊTRE MIS ENTRE TOUTES LES MAINS

| | | | |
|--|------|--|------|
| ACKER (PAUL) | | FONCK (RENÉ), Capitaine pilote aviateur | |
| L'oiseau vainqueur | 7 » | Mes Combats. Préface du Maréchal Foch | 12 » |
| AJALBERT (JEAN), de l'Acad. Goncourt | | GASQUET (MARIE) | |
| Dix années à Malmaison (1907-1917) | 6 50 | Une fille de saint François | 12 » |
| ALANIC (MATHILDE) | | Tante la Capucine | 9 » |
| Le devoir d'un fils | 10 » | GÉNIAUX (CHARLES) | |
| Quand le cœur parle | 10 » | Les feux éteints, roman | 12 » |
| Le sachet de lavande | 10 » | Le château clair de lune | 7 » |
| Av soleil couchant | 10 » | La lumière du cœur | 7 » |
| La gloire de Fontclair | 10 » | L'Océan | 7 50 |
| Ma cousine Nicole (Couronné par l'Académie française) | 10 » | GYP | |
| Nicole maman | 10 » | Mon ami Pierrot | 9 » |
| BORDEAUX (HENRY), de l'Acad. française | | HARDY (THOMAS) | |
| La nouvelle croisade des enfants (illustré) | 9 » | Sous la verte feuillée (Traduit de l'anglais par Ève Paul Marguerite) | 7 » |
| La maison (illustré) | 9 » | IVOI (PAUL D') | |
| Les Roquevillard (illustré) | 9 » | Femmes et gosses héroïques | 5 » |
| BOURCIER (EMMANUEL) | | LEVEL (MAURICE) | |
| Les gens de mer | 5 » | L'épouvante | 7 50 |
| CHARCOT (JEAN) | | L'île sans nom | 6 » |
| Autour du pôle Sud. Expédition du « Français » (illustré) | 12 » | MACHARO (ALFRED) | |
| DANRIT (CAPITAINE) | | Popaul et Virginie | 8 50 |
| La Guerre souterraine (Robinsons souterrains, illustré) | 12 » | MALOT (HECTOR) | |
| Alerte 1 (illustré) | 12 » | La Petite Sœur (2 vol. ill.), chacun | 12 » |
| L'Aviateur du Pacifique (illustré) | 12 » | Romain Kalbris | 5 » |
| Ordre du Tzar. — De Samarcande à Lhassa (illustré) | 12 » | ORLIAC (JEHANNE) | |
| La Guerre de Demain : | | Madeleine de Glapion, demoiselle de S-Cyr | 5 » |
| I. La guerre de forteresse (2 vol. illustrés), chacun | 12 » | PRÉVOST (MARCEL), de l'Acad. française | |
| II. En rase campagne (2 vol. ill.), chacun | 12 » | D'un poste de commandement | 5 » |
| III. En ballon (2 vol. ill.), chacun | 12 » | Nouvelles lettres à Française ou la jeune fille d'après-guerre | 7 50 |
| I. L'invasion jaune : | | RICHEPIN (JEAN), de l'Acad. française | |
| I. La mobilisation sino-japonaise | 12 » | L'âme américaine | 6 75 |
| II. Haine de jaunes | 12 » | ROSNY AINÉ (J.-M.), de l'Académie Goncourt | |
| II. A travers l'Europe | 12 » | L'étonnant voyage de Hareton Ironcastle | 7 » |
| DAUDET (ALPHONSE) | | ROUCH (J.), Lieutenant de vaisseau | |
| La Belle-Nivernaise. Histoire d'un vieux bateau et de son équipage | 12 » | Le pôle Sud (illustré) | 7 » |
| Premier voyage. — Premier mensonge, illustré | 6 » | ROULE (LOUIS) | |
| Robert Helmont, illustré | 10 » | Buffon ou la description de la nature | 7 50 |
| DELLY | | SIENKIEW CZ (HENRYK) | |
| La chatte blanche | 12 » | Suivons-le (illustré) | 12 » |
| Le fruit mûr | 12 » | TRILBY (T.) | |
| FARRÈRE (CLAUDE) ET CHACK (PAUL) | | Monique, poupée française | 10 » |
| Combats et batailles sur mer | 12 » | Printemps perdu | 9 » |
| FOLÉY (CHARLES) | | Ariette, jeune fille moderne | 12 » |
| Les chasseurs du roi | 12 » | L'impossible rédemption | 10 » |
| Le cygne au collier d'or (Couronné par l'Acad. française) | 9 » | Jacqueline ou la bonne action | 9 » |
| La dame aux millions | 7 » | Rêve d'amour | 10 » |
| Les émotions de Tante Jane | 9 » | La transfuge | 7 » |
| Le manoir aux loups | 9 » | VALLERY-RADOT (RENÉ) | |
| Pernette en escapade | 9 » | La vie de Pasteur | 12 » |
| | | VIGNES-ROUGES (JEAN DES) | |
| | | André Rieu, officier de France | 5 » |
| | | *** | |
| | | La dernière lettre écrite par des soldats français tombés au champ d'honneur (1914-1918) | 7 » |