

ROLAND TESSIER

LE BAR DE L'ESCADRILLE



75^e ÉDITION

Editions Baudinière

DU MEME AUTEUR

A. B. C. de la Motocyclette.

Le Tennis.

La Natation.

Jeux de plage et de plein air.

Athlétisme. Les Courses.

Athlétisme. Les sauts et les lancers.

Pilotage et navigation aérienne.

Henri Guillaumet, chevalier du ciel.

A SORTIR PROCHAINEMENT

Femmes de l'Air.

Aventures du Ciel.

EN PREPARATION

La Vérité sur Jean Mermoz.

Chair à bas prix, roman.

Roland TESSIER

LE BAR DE L'ESCADRILLE



EDITIONS BAUDINIÈRE
27 bis, rue du Moulin-Vert, Paris-14^e

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE CENT
EXEMPLAIRES SUR VÉLIN TEINTÉ A LA
FORME DES PAPETERIES DU MARAIS,
NUMÉROTÉS DE 1 A 100 ET DEUX CENT
CINQUANTE EXEMPLAIRES SUR ALFA MOUSSE
DES PAPETERIES NAVARRE NUMÉROTÉS DE
101 A 350. CES EXEMPLAIRES CONSTITUENT
L'ÉDITION ORIGINALE PROPREMENT DITE.

AVANT-PROPOS

*Ce livre n'est pas un roman.
Il n'est pas l'histoire d'un homme, de plu-
sieurs hommes.*

*Il est l'histoire des hommes de l'aviation,
des hommes de la guerre, cette guerre
1939-1940.*

*J'ai réuni en ces pages des croquis de ce
que furent leurs vols, leurs joies, leurs peines,
leurs victoires, leurs deuils.*

*Je n'ai pas cherché à lier entre eux — et
surtout pas par une pauvre histoire sentimen-
tale! — ces croquis.*

*A quoi bon? N'était-il pas plus vrai, plus hu-
main, plus sincère, de saisir au passage, avec
simplicité, netteté, vivacité, les périodes de
leur vie de combattants de l'air?*

*Pas même n'ai-je voulu prendre un person-
nage principal. Je les ai pris, eux, c'est tout.
Eux de la grande famille de l'air. Et j'ai écrit
comme ils parlent, simplement, sans phrases,*

La location de ce livre est interdite jusqu'au 1^{er} juin
1942, sauf accord spécial avec les Editions Baudinière.
Tous droits de reproduction, traduction et toutes adap-
tations, y compris la cinématographie muette ou parlante,
le théâtre et la T.S.F. réservés pour tous pays, même
l'U. R. S. S.
Les infractions seront poursuivies.

sans mots, sans vouloir — je m'en défends bien — fleurir une littérature que j'estime devoir être, avant tout, celle du reporter.

On a beaucoup critiqué l'aviation après notre lamentable défaite.

On a dit et on a écrit que l'aviation militaire française n'avait pas fait son devoir.

C'est faux.

Nos pilotes, nos équipages, nos mécanos ont accompli leur devoir, et souvent même plus que leur devoir. Ils ont montré le plus pur esprit de sacrifice, d'abnégation. Ils ont témoigné du plus grand courage.

Ce n'est pas leur faute, à eux, si pour cette guerre de 1939-1940 on a mis à leur disposition des moyens et des matériels très réduits, tant en quantité qu'en qualité. Ce n'est pas leur faute si des politiciens sans scrupules les ont lancés dans un ciel qui ne pouvait que leur être fatal.

Car le courage de l'homme ne peut suffire à tout. Il faut qu'il soit servi, dans une guerre moderne, par un matériel impeccable.

Que peut-on reprocher à un pilote restant au sol faute d'avoir un avion à sa disposition?

Les Français doivent comprendre que l'arme qui eut dû être la plus puissante : l'aviation, était peut-être en réalité la moins forte.

J'ai écrit la première partie de ce livre (début septembre 1939 à fin avril 1940) durant les

premiers mois de la guerre. Cette première partie devait, à elle seule, constituer un volume. Le manuscrit en avait été déposé aux Editions Baudinière dans les premiers jours de mai. Ce livre n'a pu paraître. On se doute pourquoi...

Je l'avais un peu oublié. Mais j'ai entendu que des gens s'attaquaient non pas aux dirigeants responsables de notre aviation, mais à nos pilotes et à nos équipages martyrs.

Et j'ai crié : halte!

J'ai ressorti mon livre. J'ai relu mon manuscrit. Mais je n'ai rien changé au texte. Tout simplement, dans cette première partie, ai-je remis à leur place les paragraphes et les phrases que la censure française avait cru devoir supprimer en avril 1940. Car d'après cette censure s'exerçant dans des bureaux bien chauffés, notre armée de l'air ne manquait de rien, nos pilotes remportaient force victoires sans subir jamais aucune défaite!

Mauvaise plaisanterie...

Et j'ai ajouté une seconde partie.

La plus courte, mais la plus tragique.

Elle va du 10 mai à l'armistice. Elle montre ce que fut la lutte des deux aviations ennemies, elle dit pourquoi l'aviation française fut si malmenée, elle explique aux combattants du sol la raison pour laquelle ils furent si rarement survolés par les ailes françaises.

Il faudra comprendre.

Je l'ai dit et je le répète : les pilotes et les équipages ont fait leur devoir, ont tiré le maximum des matériels mis à leur disposition. Les responsables de notre aviation — qu'ils soient ministres ou autre chose, cela est sans importance — n'ont fait que des erreurs, que des bêtises... que de la politique!

Qu'ajouterais-je? Je pourrais, certes, durant des pages et des pages, regretter et critiquer les dirigeants qui négligèrent de donner à la France une aviation digne d'elle. Je pourrais encore louer le personnel navigant, mettre en lumière, dans cet avant-propos, son courage et sa ténacité.

Mais à quoi bon?

Mieux vaut, dès maintenant, laisser parler nos hommes de l'air.

Le lecteur, quand il refermera ce livre, aura compris quels furent les espoirs déçus, l'impuissance, le crève-cœur, les douleurs de l'aviation française.

Espérons que les Français sauront se souvenir de ceux qui sabotèrent leurs ailes.

Et ce volume que j'ai écrit à la gloire de mes camarades de l'air, je veux, simplement, le déposer sur l'Autel de l'aviation, modeste gage de reconnaissance et d'adieu à ceux qui

ne sont plus, à ceux-là même qui payèrent de leur sang les errements et l'insouciance des dirigeants qui, sans que nous y fussions préparés, nous jetèrent dans la guerre.

R. T.
Février 1941.

PREMIERE PARTIE

3 Septembre 1939 — 10 Mai 1940

CHAPITRE PREMIER

LES VIVANTS ET LES MORTS

Octobre 1939.

La route qui vient de Garche, gros bourg qui semble planté là pour séparer la Lorraine de l'Alsace, serpente follement à travers la campagne. On dirait que pour la tracer les cantonniers ont suivi les traces d'une fantasque galopade de jeune poulain ivre de liberté.

Le temps est gris. Les nuages glissent vite dans le ciel. Pas de plafond.

De chaque côté, des prairies à l'herbe drue et grasse, des champs de betteraves ou de pommes de terre. Par endroits, comme semées par une main malhabile, des touffes boisées dont le feuillage brun et desséché s'effrite au vent.

Tout à coup, devant moi, à une sortie de virage, une sentinelle.

Un casque, une jeune figure qu'a rougie le froid, une capote bleu horizon sur un uniforme bleu marine, un masque à gaz dans son étui de grosse toile kaki, des écussons aux chiffres de drap orange.

Un gars de l'aviation.

Un petit gars tout jeune, deuxième classe, que je connais bien et qui lui aussi me connaît. Je viens souvent ici.

— Votre laissez-passer, s'il vous plaît.

La consigne est sévère. L'amitié, même la meilleure du monde, ne remplace pas le précieux papier dont les multiples cachets d'encre grasse cachent mal les traces des doigts huileux qui, si souvent déjà, l'ont déplié!

T. V. B. Je passe.

*
**

Coup de volant à gauche. Direction du bois dont, à cinq cents mètres, on voit se profiler les grands arbres déjà dégarnis.

Coup de frein. Un lieutenant ami est devant moi.

— Alors, mon petit vieux, quoi de neuf? Tu as les journaux du jour?

Je les lui tends.

— Toujours la même chose. Mais qu'est-ce qu'ils fichent de l'autre côté? Bon Dieu de guerre... On les attend. Viens prendre un pot,

les copains sont au bar. Un temps à ne pas foutre un chien dehors. On ne peut pas voler.

*
**

Les pieds glissent sur le sol boueux de la petite allée taillée dans le bois à grands coups de hache.

Cinquante mètres ainsi.

Une cabane de planches, couverte de tôles ondulées que viennent dissimuler quelques branches, un bout de tuyau qui, comme à regret, laisse doucement s'échapper un filet de fumée.

C'est le bar de l'escadrille.

La porte chante sous la poussée.

A l'intérieur, une salle unique, grande comme un deux pièces parisien, de ces deux pièces que les gérants s'obstinent, malgré l'évidence, à proclamer vastes et confortables!

Quelques tables de chêne patiné, des bancs, quatre fauteuils d'osier, des chaises pliantes sur lesquelles on lit, en grosses lettres au pochoir : « Bière de Basse-Yutz ». Tout cela vient du village voisin. C'est assez couleur locale.

A droite, dans le fond, un comptoir de zinc, large et ventru, du type café de province (par quel hasard est-il là?), des étagères que sur-

chargent des flacons multicolores et encore bien garnis, un shaker dont la jupe nickelée porte quelques bosses.

*
**

Le bar est plein quand j'y pénètre.

Assis devant un verre de liqueur terreuse, le colonel, chef de l'escadrille, discute avec quelques-uns de ses hommes.

C'est un grand gaillard, mince, un peu voûté, qui porte allègrement, fièrement sa tête aux cheveux blancs, drus et secs qui surmontent une figure un peu rouge, cuite au soleil et au vent, maigre, creusée de rides longues, fines, profondes.

— Un type épatant, un as, un cœur d'or, m'a dit un jour un jeune sous-lieutenant.

En le voyant, la première fois, je l'ai cru, facilement. De son grand corps, de ses yeux qui rappellent le froid de l'acier, se dégagent en effet les qualités de notre race : courage, bonne humeur, sociabilité, bon sens, bonté.

Et depuis cette première entrevue, à plusieurs reprises, j'ai pu le juger.

Parce que je l'ai vu tour à tour distraire ses hommes de ses bons yeux de père, les commander de son regard froid, remonter un moral défaillant, s'incliner devant un corps mutilé, fêter une victoire, commenter une défaite,

évoquer le souvenir d'un camarade disparu. C'est un homme. Un Français.

*
**

Après une gorgée du verre qu'on m'a servi, tout à coup, j'ai dit :

— Tiens, mais où est donc Perraud, aujourd'hui? Il vole?

Phrase imprudente, vite prononcée, bêtement.

Un grand silence s'est fait dans la salle, instantané.

Les regards de tous se sont tournés vers le colonel qui a blanchi.

Deux mots, tout simples, tout nets, qui laissent entendre bien des choses, sortent de ses lèvres :

— Il y a deux jours...

J'ai compris.

— Allons, les enfants, crie brusquement le colonel, une tournée générale! Pour moi. Sers vite, Jean.

*
**

J'ai appris le soir même, par l'un de ses camarades, que le lieutenant Perraud était parti le matin du jour fatal pour accomplir une mission photographique au-dessus des lignes

ennemies. Il avait derrière lui le sous-lieutenant Jean Martin, un tout jeune de vingt-deux ans.

L'avion décolla alors que le soleil d'Alsace, bien pâle en cette saison, était levé depuis à peine une heure. Un décollage rapide dans un terrain pourtant lourd. Il y avait du vent, Perraud leva rapidement la béquille et tira.

Un point noir qui vite se glisse entre deux nuages, comme englouti par eux... C'est la dernière vision qu'en eurent ceux du sol.

L'avion devait revenir se poser au terrain vers dix heures, sa mission accomplie.

Dix heures, rien. Dix heures et demie, rien. Onze heures, rien.

L'inquiétude commença à se lire sur les visages. Les mécanos, fièvreusement, arpentaient la piste d'un pas impatient, leurs yeux fouillant le ciel, leurs oreilles attentives.

Le bar n'avait pas son aspect habituel : des voix mornes, étouffées, dont les quelques exclamations, assourdies, n'entraînaient pas de répliques...

Onze heures et demie. La porte joue lentement sur ses gonds, poussée par une main qui tremble un peu. Le Colonel apparaît, pâle.

Tous ont compris.

— Mes enfants... Vous ne reverrez plus notre camarade Perraud, vous ne reverrez plus Jean Martin. Oui, nos deux premiers morts...

Je viens de recevoir un coup de fil... Attaqués par deux chasseurs, en ont touché un qui est rentré chez lui désarmé... Mais ils ont reçu une rafale de plein front... ils ont percuté au sol, chez nous... Vous, Datier, et vous Granjean, vous allez venir avec moi reconnaître et chercher leurs corps.

Le colonel se tut. Sans un mot de plus, il sortit accompagné des deux officiers qu'il avait désignés.

Alors, lentement, comme n'osant pas le faire, comme honteux d'être encore vivants alors que deux de leurs camarades étaient morts, les hommes se regardèrent en silence, la pensée vers ceux qui n'étaient plus.

Et Ternier, le commandant, ne voulant pas que ses pilotes se laissent aller à leur douleur, et malgré la peine qui lui serrait le cœur, se forçant, dit simplement :

— Allons, les enfants... Eux aujourd'hui... pour la France... Nous demain... Haut les cœurs et de la gaieté... Nous les vengerons...

Alors les sourires, lentement, réapparurent sur les visages, cachant mal encore la profonde blessure.

*
*
*

Le lendemain matin, par un temps sombre, l'abbé Vigneau, curé du village, bénissait deux

cercueils de bois clair placés côte à côte dans sa petite église.

Un cortège qui lentement s'achemine vers le cimetière...

Deux corps qui descendent en terre...

Quelques paroles du colonel...

Des paroles simples, nettes, prenantes...

Des paroles d'adieu aux morts, d'espoir aux vivants.

Et devant ce spectacle, je n'ai pu m'empêcher de songer aux paroles que prononçait le pauvre Jean Mermoz aux obsèques de notre camarade Robert Bajac :

« Qui de nous, au contraire, n'a pas cette secrète ambition, ce légitime orgueil d'une fin digne de nos efforts, de nos luttes, de nos sacrifices librement et ardemment consentis ?

« Ainsi, pour nous, pleurer un deuil n'est autre chose que de résumer une destinée : celle de tant de camarades qui ont fait gravement et simplement leur devoir pendant des années et qui, par une nuit de brume ou de tempête, se sont rangés non moins simplement du côté des anciens.

« Robert Bajac savait que le sacrifice d'une vie sert à d'autres vies. Il l'avait appris bien avant, mais à une école non moins rude, celle de la guerre.

« Je ne voudrais pas parler beaucoup plus longtemps, parce que, sur les lignes, quand un

camarade, quelque part, s'écrase sur la mer, contre une montagne ou contre la simple fatalité, quand après avoir été un compagnon professionnel, il se change désormais en exemple, on le pleure autrement que dans la vie civile, avec moins de mots et peu de gestes... »

*
**

Deux jours plus tard, j'ai reçu un mot du colonel :

« Mon cher ami,

« Si vous êtes libre demain vendredi, trouvez-vous à neuf heures précises à Trieux. Rendez-vous à 500 mètres de la sortie du village, sur la route allant à Havril. Je vous montrerai des choses qui vous intéresseront certainement. Toute votre journée sera prise.

« Croyez-moi bien cordialement à vous. »

Comment résister à une telle invitation ? Bien sûr, pour ce vendredi, j'avais quelques projets. Mais valaient-ils la peine que je m'y arrête ? Je savais trop bien que le Colonel devait, en effet, avoir de fort intéressantes choses à me montrer. Je le connais.

*
**

Le colonel est là quand j'arrive.
L'heure militaire !

Deux officiers l'accompagnent. Poignées de mains.

— Suivez-nous avec votre voiture. Nous n'allons pas bien loin.

Une route étroite, gluante, dont les bas-côtés sont ravagés par les passages — combien nombreux! — des convois et des engins motorisés. Bientôt, après un coude, elle se lance résolument à l'assaut d'une colline de trois à quatre cents mètres de hauteur, ronde comme une croupe de jument, toute verte d'herbe grasse, un bois surmontant son sommet.

La route serpente, les lacets se succèdent sans cesse. Les moteurs de nos voitures peinent d'un souffle appliqué. Nous entrons enfin dans le bois.

Arrêt. Nous descendons.

— Allons-y, dit simplement le colonel.

Quelques dizaines de mètres à travers les broussailles qui retiennent les vêtements et abîment les mains.

Une clairière, assez vaste.

Au milieu, comme une vision de ruine, un amas de ferraille duquel émerge, emblème maintenant sans vie, une croix gammée peinte sur une tôle tordue. A gauche, une partie d'aile qui s'est détachée au moment du choc, puis un moteur tout déformé, suintant d'huile.

— Vous, dis-je?

— Oui, notre travail.

— Qui a réussi cela?

— Vous le saurez tout à l'heure, au mess... De nouveau dans les voitures. Nous quittons le bois et descendons la pente opposée. A peine cinq cents mètres et j'aperçois, de loin, un tas de ferraille semblable au premier. Je ne peux distinguer la nationalité de l'appareil.

J'ai peur.

Au regard interrogateur, inquiet, que je lance au colonel, il répond par un grand sourire.

Allons, je respire. C'en est un d'en face.

Le second avion ennemi est, lui aussi, en bien piteux état. On chercherait en vain une pièce intacte dans cet amas de poutrelles et de tôles. Il a dû percuter en pleine vitesse.

— Beau tableau, n'est-ce pas, me dit le colonel. Notre travail d'hier. Et pas une perte chez nous...

Nous arrivons au mess à midi passé.

Il est installé dans une modeste villa, à quelques centaines de mètres de l'extrémité sud du terrain.

Dans la salle à manger, une grande table, longue et étroite, recouverte d'une nappe de toile basque. Cela fait songer aux pensions

de famille fréquentées durant les vacances.

Des photos — d'aviation, bien entendu — sont accrochées un peu partout sur les murs. Sur celui de gauche, en entrant, une grande glace renvoie l'image de la carte des vins fixée sur l'autre mur.

Ah! cette carte des vins!

Quel est l'humoriste qui l'a dessinée, quel est l'autre humoriste — ou le même — qui l'a rédigée? Une grande qualité dans l'image et dans le texte : des dessins à la Pruvost, des mots à la Sacha Guitry.

Le colonel est près de moi :

— Ne parlez pas de cette carte des vins. C'est sans doute la meilleure que j'ai vue. Si vous donnez les astuces et les mots, mes pilotes vous mettront en petits morceaux!

Je me tais donc. Vous ne saurez rien de cette carte des vins. On est courageux ou on ne l'est pas...

Sur le troisième mur, un grand graphique étale des courbes multicolores. Au-dessus, un titre :

« Courbes de consommation des moteurs humains. »

C'est clair.

Et ça dit bien ce que ça veut dire.

Il y a la courbe du « vin de tous les jours », celles du Bordeaux blanc, du Bordeaux rouge,

du Bourgogne, du Champagne, de la Bénédictine, de la Fine.

Le sous-lieutenant Bridioux, popotier, me dit :

— Nous buvons peu. Regardez les consommations journalières et remarquez combien le débit augmente les jours sur les lignes desquels vous voyez un I suivi d'un chiffre quelconque : 1, 2, 3, 4. Cela veut dire que nous avons à déjeuner ou à dîner un ou plusieurs invités. Et puis, pour juger de notre travail, pour connaître la météo des jours passés, il suffit de regarder le graphique. Les jours de faible consommation sont les jours où nous volons : pas le temps de s'attarder à table. Il y a à faire là-haut...

Tout cela est vrai.

Il y a généralement quatre murs dans une pièce, mais je ne parlerai pas du dernier parce que rien ne le singularise, sinon qu'il est percé d'une fenêtre. En fait, ce n'est peut-être pas une singularité que cette fenêtre. D'après mon expérience, je sais qu'en effet, très souvent, les murs sont percés de fenêtres...

Mais trêve de plaisanteries trop faciles.

*
**

Nous nous mettons à table. La gaieté règne, les visages sont resplendissants de joie, les

conversations vives et animées. L'heure passe.

— Colonel, racontez-moi vos deux victoires?

— Ce ne sont pas mes victoires, mon cher, ce sont celles du groupe... Hier matin, je reçois par téléphone l'ordre d'envoyer un avion en mission photographique au-dessus des arrières ennemis. Je désigne un équipage, Dubard, qui est ici, à gauche, et Harmory, qui est en face. Temps clair, beau ciel avec quelques nuages isolés, des nuages tout ronds, en altitude... Je connais la tactique des Allemands : ils se cachent dans les nuages, y tournent durant des heures pour foncer ensuite, le moment venu, sur nos avions de reconnaissance.

« Je me suis méfié. Et j'ai bien fait.

« J'ai désigné le lieutenant Prélas, ici, pour qu'avec son *Curtiss* il protège notre équipage... Les deux avions ont décollé ensemble hier matin, à dix heures... Et maintenant, je cède la parole aux exécutants... Allez-y Prélas. »

Le lieutenant Prélas, gêné, rougit. On n'aime pas parler de ses exploits, dans l'aviation.

— Allez-y, répète le colonel.

Il s'exécute.

— Après le décollage, l'avion de reconnaissance est monté à 2.000, fonçant droit sur les lignes. Je suis monté à 3.000, suivant assez

loin derrière... Une demi-heure de vol sans histoire... Tout à coup, d'un nuage, un peu en avant de moi, à droite et 200 mètres plus bas, trois chasseurs ennemis sortent et se mettent en léger piqué en direction des copains. Je comprends tout de suite : ils vont attaquer par derrière et en dessus. C'est une tactique qui en vaut peut-être une autre, mais je préfère attaquer par en dessous... Je mets plein gaz et je pique à fond de façon à arriver sous les Allemands avant qu'ils soient en position pour attaquer notre *Les Mureaux*. J'arrive au-dessous d'eux au moment où ils m'aperçoivent ; je redresse pour me mettre en léger cabré et je tire le premier qui est juste dans ma ligne... Une rafale et il descend... Je pousse le pied à droite, toujours en cabré, le second chasseur passe devant moi, à cinquante mètres, je le tire et il part en vrille... Je me retourne vivement, car je crains que le troisième ait pu se bien placer pour me tirer. Mais je l'aperçois qui s'éloigne, sans doute par suite d'un ennui mécanique. Je n'insiste pas et je pique à la poursuite du second qui continue à descendre en vrille, ne voulant pas qu'il me joue la comédie du monsieur touché qui redresse au sol et file chez lui. Mais il était bien mouché... C'est celui que vous avez vu dans le bois. Voilà...

— Vos impressions, ai-je dit?

— Des impressions? Pour ce premier combat, je n'ai pas eu le temps d'en ressentir... J'ai fait mon travail aussi vite et aussi bien que possible... J'ai eu de la chance, j'en conviens... Tout cela s'est passé tellement vite que Dubard et Harmory n'ont pas eu le temps de réagir. On a continué la mission, ils ont pris les photos demandées... Seulement, au sol, j'ai vu que mon avion avait pris quelques balles... J'avais un taxi impeccable, les Allemands m'ont fait des trous dedans!

Voilà comment, sans recherches, sans phrases, sans mots inutiles, le lieutenant Prélas m'a raconté sa double victoire. Puis-je ajouter quelque chose sans risquer d'en amoindrir l'héroïque simplicité?

CHAPITRE II

LE FAUVE

Octobre 1939.

Les camarades l'avaient surnommé « Le Fauve ».

Pour deux raisons.

D'abord parce qu'il était porté — sur l'état civil — comme se nommant Jean-Louis Le Chauve.

Ensuite parce que, véritablement, il était un fauve.

Un vrai fauve.

Dans le ciel bien entendu.

Il tenait à la fois de l'épervier qui fonce sur sa proie, de la panthère qui bondit sur sa victime, du tigre qui se tapit et se cache pour mieux surprendre et atteindre.

C'était un grand garçon bfond — vingt-cinq ans — haut en couleurs, rieur et franc, toujours prêt à s'amuser et à lancer en cascade

sonore et pouffante une série de bons mots, grand raconteur d'histoires devant l'Éternel ; un garçon qui aimait la joie, la vie, la bonne chère.

Libéré depuis deux ans à peine de l'engagement qu'il avait contracté à dix-huit ans pour Istres — pépinière de nos pilotes militaires — il était placier en titres dans la vie civile. Ce qui lui faisait dire, sans rire :

— Je vends du vent dans le civil...

Au demeurant, un camarade charmant, qui savait rendre des services — et des plus grands — sans le faire remarquer ; qui se plaisait là où il était.

A longueur de journée ses grandes jambes, impatientes de sentir le palonnier, parcouraient le terrain ou se casaient tant bien que mal sous les tables — si basses pour elles ! — du bar de l'Escadrille.

Le ciel, vraiment, était son élément. On le voyait le regarder de ses grands yeux perçants, on sentait tout l'amour qu'il en avait, on s'apercevait que la terre, pour lui, n'était qu'une escale à laquelle, comme le vieux loup de mer, il désirait s'attarder le moins de temps possible, on réalisait que l'avion était « sa vie », comme les pantoufles douillettes et le feu de bois de la cheminée sont la vie d'autres êtres.

Un jour, je lui ai demandé pourquoi, puis-

qu'il l'aimait tant, il avait quitté l'aviation ?

— Parce que, mon vieux, à la fin de mon engagement, j'aimais une femme. Elle avait peur pour moi, peur de l'accident que nous devons et avons le devoir de considérer comme toujours possible dans notre métier. Et je n'ai pas « rempli » pour elle, pour lui faire plaisir, pour la garder... Mais tout cela est terminé. Maintenant — et c'est sans doute malheureux d'avouer que grâce à la guerre, je suis de nouveau dans le bain. Et j'y resterai...

! *
* *

Le Fauve, jusqu'à présent, n'avait pas eu de chance.

Adjudant depuis le début de la guerre, affecté à une escadrille de chasse, il ne comptait pas encore un Allemand à son tableau.

Et pourtant Dieu sait s'il avait recherché et livré des combats au cours desquels il se déchainait, mettant dans ses évolutions toute sa science, sa fougue, son courage ! Mais l'adversaire, toujours, lui avait échappé !

Parfois, il regagnait ses lignes devant cet adversaire impétueux qu'il devinait terrible ; parfois, touché d'une sèche rafale, insuffisante ou mal placée, il réussissait à regagner tant bien que mal son terrain ; parfois, encore, grâce sans doute à son métier de pilote, il pas-

sait à travers l'orage qui se déchainait, en plein ciel, sur lui.

Une fois, même, le Fauve s'était fait descendre! Son empennage, proprement touché par une rafale, l'avait simplement laissé « tomber » à 3.000 mètres. La descente, tout de suite, s'était montrée terrible. L'avion piquait, désarmé, ne répondant plus aux sollicitations du pilote. A moins de 200 mètres, le Fauve réussit enfin à redresser au moteur. Mais il arriva vite, terriblement, au sol. Atterrissage plus que brutal, pirouette, morceaux de l'appareil éparpillés sur plusieurs dizaines de mètres. Mais pas de feu! Il sortit de son tas de ferraille un peu hagard, l'œil vague de quelqu'un qui a peine à réaliser ce qui vient de se produire, le cuir déchiré, le parachute en pitieux état, pas une égratignure!

Cette aventure lui coûta une fameuse tournée à son retour à l'escadrille! « Il n'y a de chance que pour la canaille, lui dirent ses camarades, la canaille doit payer! »

Elle paya. De bon cœur.

*
**

Mais le Fauve, il y a peu de jours, eut sa revanche.

Une belle revanche.

A onze heures du matin, on signale un avion

de bombardement léger ennemi au-dessus d'un groupe de villages, quelque part en Lorraine. Le colonel demande un chasseur volontaire.

— Moi! répond le Fauve.

Ses camarades, qui pourtant voudraient bien se donner du mouvement, lui laissent la place : il a une revanche à prendre.

L'Allemand évolue à une trentaine de kilomètres du terrain, vers 4.000 mètres d'altitude. Préparation rapide, point fixe vite conduit, décollage de meeting et montée plein gaz, droit sur l'adversaire.

Quelques minutes de vol et le Fauve aperçoit, se pavanant au-dessus de Holling, le bombardier léger allemand : monoplane aile basse, bi-moteur, triplace. Il fonce derrière, bien dans l'axe, un peu plus bas de façon à attaquer suivant la méthode classique, celle qu'il considère comme la meilleure : dans le même sens, par en dessous et un peu en retrait. Mais quand il n'est plus qu'à une centaine de mètres, l'autre pilote le voit, ralentit sa marche et monte, dégageant ainsi le champ de tir de son mitrailleur inférieur. Le Fauve n'a pas le temps de s'écarter, les mitrailleuses ennemies crachent sec et le Curtiss prend une giclée dans son aile droite. Rien de grave. Des trous. Pas de commande coupée.

Coup de pied léger à gauche, pour se re-

mettre dans l'axe, manche au ventre et notre homme appuie sur son pousoir. Le mitrailleur ennemi ne répond plus, sans doute blessé. Le Fauve réduit un peu : il va trop vite et ne tient pas à se placer devant la gueule de l'avion pour y prendre tous les coups des mitrailleuses-pilote. Il s'écarte sur la droite, toujours à quelques mètres en dessous, l'Allemand manœuvre, vire lui aussi à droite en inclinant fort pour permettre à son mitrailleur supérieur de tirer le Français. Mais le Fauve comprend, pousse tout à gauche, pied et manche, passe sous l'ennemi, redresse sec et tire...

Une grande flamme jaillit, un nuage de fumée qui bientôt devient une longue trainée dans la chute vertigineuse, un grand choc au sol à 3.000 mètres plus bas, un éclatement, encore des flammes.

De là-haut, le Fauve a suivi la chute mortelle de son adversaire. Tout le combat a duré quelques secondes à peine. Il est content. Il pense au colonel qui sera si heureux ! Enfin un point !

Un tac-tac sec et rapide le ramène aux réalités du métier d'aviateur de guerre. Un gentil petit trou vient se faire sous ses yeux, dans le capotage avant, un autre dans le pare-brise. Il est temps d'aviser !

Coup d'œil au rétro : un *Messer* de chasse

est derrière lui, à 150 mètres, un peu plus haut. Le bombardier qu'il vient de descendre était accompagné. De trop loin, heureusement !

Le Fauve, tout de suite, a saisi la tactique à suivre : un renversement et un Immelmann rapides pour venir se placer sous l'ennemi, dans le même sens de marche, un peu en cabré. Il tire sur les gaz pour un court palier en sur-vitesse, tire le manche à lui, incline le *Curtiss* aux ailerons, pousse le pied à gauche et réduit les gaz dès le début du virage, remet les commandes au milieu quand il sent le basculement, redresse l'appareil. Un petit coup de gaz : son renversement est fait. A l'Immelmann maintenant. C'est simple : un quart de looping suivi d'un demi-tonneau pour le redressement. On dirait du meeting !

Tout cela n'a pas demandé deux secondes. L'Allemand, trop rapide, n'a pu que poursuivre tout droit sur sa trajectoire. Le Fauve est bien placé. Il cabre et tire.

Il tire bien, le Fauve.

L'Allemand, touché, fait une abattée sur le moteur, s'engage à gauche, tombe vite au sol. Le pilote, sans doute blessé, ne tente même pas de sauter en parachute...

Le Fauve respire. Deux ennemis en moins d'une minute. Ça n'est pas mal !

Un coup d'œil circulaire : le ciel est vide.

Alors, comme un grand gosse, le Fauve se dirige vers le terrain de l'escadrille, caracolant entre les nuages, ivre de joie.

*
**

On a bien bu, ce soir-là, au bar de l'Escadrille!

Je vous l'assure.

Mais on a bu malgré tout gentiment, en hommes corrects, pour fêter la belle et double victoire de l'ami Le Fauve.

Le colonel a payé sa tournée, le commandant a fait de même et d'autres aussi, capitaines ou lieutenants...

Le Fauve, également, a dû payer. Neuf bouteilles!... Qui correspondaient à neuf trous dans le fuselage et les ailes du *Curtiss*! Il n'est nulle victoire qui ne se paie, de quelque façon que ce soit... Mais cette façon-là est heureuse et bien agréable.

Et, pour ne pas être en reste, j'ai moi aussi payé ma tournée.

*
**

Je suis certain que la nuit venue, dans leurs lits, tous ces enfants rieurs qui sont pourtant des surhommes et qui, chaque jour, risquent leur vie dans le ciel si traître, rêverent de

cette double victoire de leur camarade et pensèrent, le sourire aux lèvres, aux belles victoires qu'eux aussi, bientôt peut-être, remporteraient.

Ils pensaient — hélas! — que ce serait là toute la guerre. On leur avait tellement dit que nous étions fin prêts, que l'Allemagne bluffait! Ils le croyaient encore!... Ils ne voulaient pas voir notre manque de matériel, notre déplorable organisation, les erreurs de nos chefs et de nos dirigeants. Peut-être ne pensaient-ils pas assez. Leur enthousiasme, leur foi, leur jeunesse, leur jeune sang les poussaient à se battre, sans réflexion.

Quelques vols, quelques victoires, quelques défaites. « On est de force égale avec les Allemands », disaient-ils. Ils n'avaient pas vu que l'Allemagne n'avait engagé qu'une partie infime de son aviation, que ses avions les moins bons.

Oui, nous étions de force égale avec le Reich, quand il n'avait engagé dans les combats de l'hiver 1939-1940 que des appareils périmés et peu nombreux.

Hélas! Mes pauvres camarades, vous savez aujourd'hui que l'aviation allemande était autre chose que la nôtre!

CHAPITRE III

CEUX DE LA D. C. A.

Il y a quelques jours, j'étais invité à la popote de l'escadrille — une fois de plus! — et je me réjouissais d'avance à la pensée des bonnes heures à passer.

Dans la salle à manger, au milieu d'un groupe de visages amis, une tête inconnue émerge. Une grosse tête, aux traits pourtant fins, que barre net une moustache drue et courte. Présentations.

— Capitaine Jousse, de la D. C. A., un ami, dit le colonel.

Le sous-lieutenant Bridioux, popotier, vient interrompre la grande discussion engagée, autour des verres de Porto, sur les mérites et les défauts respectifs de l'uniforme de la marine et de l'uniforme de l'aviation! Vieille histoire qui n'a point — en voici l'exemple — trouvé encore sa solution!

— Mon colonel, nous pouvons passer à table...

J'ai en face de moi la nouvelle connaissance qu'est le capitaine Jousse. La conversation s'engage, vive, alerte, émaillée de bons mots, percée de rires ; une conversation où chacun parle à son gré, suivant son humeur du jour, sans contrainte, sans hésitation, sans tenir compte — si ce n'est pour le respecter — du grade de ses voisins.

Jousse, le capitaine de la D. C. A., me dit tout à coup :

— Vous écrivez de jolies choses, sans doute, sur ceux qui volent. Et vous avez raison. Ils le méritent, ils risquent assez souvent leur vie... Mais vous et vos confrères oubliez — volontairement ou non — je ne veux pas le savoir, ceux qui aussi sont de l'aviation, une aviation terrestre, ceux de la D. C. A. Pourquoi ?

Je m'excuse :

— Je n'oublie pas votre arme, mon capitaine. Bien au contraire, j'avais l'intention très ferme — je vous en donne ma parole — de faire un papier sur vous et votre travail. Vous me donnez simplement l'occasion de l'écrire plus tôt que je ne pensais... et je vous en remercie, à condition que vous vouliez bien vous charger de me piloter.

*
**

La route est vraiment dure pour arriver au sommet de cette colline boisée qui surplombe Ritzing, petit bourg riant planté là comme un jouet au milieu d'un paysage si tendre et rendu si vert par ses grands sapins qu'on dirait un décor de théâtre.

Beau, oui, sans doute, ce paysage. Mais c'est tout ce qu'on peut en dire actuellement.

On passe.

Alors qu'en d'autres heures, des heures de paix, on aimerait à stopper là et à flâner un peu pour goûter le charme reposant de la belle terre lorraine...

Une sentinelle m'arrête — encore ! — alors que je suis presque au sommet de la colline. Quelques derniers mètres et le capitaine Jousse est devant moi.

Il n'est guère beau, aujourd'hui, le capitaine !

Un casque qui porte des éraflures comme si un jeune chien avait voulu s'y faire les dents, un grand imperméable dont le pan droit arrière — je suis précis — a perdu un lambeau de tissu, des bottes de caoutchouc qui, goutte à goutte, laissent tomber une eau rougeâtre... Et, par-dessus tout cela, comme un camouflage habile, de la boue. A en revendre !

Ajoutez à cela des traits tirés, des yeux vagues, un peu cernés, qui appellent le sommeil, une barbe de deux jours, noire et serrée. Vous aurez un portrait à peu près fidèle et complet.

— Je suis ici depuis hier matin, m'explique-t-il, vous excuserez ma tenue...

Nous montons un peu, à pied, et nous arrivons vite à une trouée dirigée droit sur l'Allemagne. De là, on voit un grand espace, quadrillage savant de bois et de prés coupés de folles routes qui semblent éternellement vouloir se pourchasser, d'où émergent nos villages de Maudercu et de Runting à gauche, de Launstroff et de Waldwisse en face, de Grindorff et de Schwerdorff à droite. Et, bien que le brouillard nocturne ne soit pas encore totalement dissipé, on aperçoit, de l'autre côté des lignes, les bourgs allemands de Büdingen, Mondorf, Fremersdorf, Guerlfangen.

Tout près de cette trouée naturelle, placée là pour notre grand plaisir, le capitaine a fait abattre quelques arbres, réalisant ainsi une clairière au milieu de laquelle il a installé une batterie de D. C. A.

Il m'explique :

— Nos batteries sont disposées suivant des lignes brisées qui font que, pratiquement, l'avion ennemi évolue toujours entre trois batteries. La distance entre ces batteries a été

déterminée de telle sorte que l'avion peut toujours être pris sous leurs feux conjugués.

— Obtenez-vous des résultats?

— Oui, mais à altitude moyenne seulement...

— Pensez-vous qu'une grande force aérienne — cent ou deux cents avions, par exemple — puisse passer sans pertes sérieuses au delà de nos lignes de D. C. A.?

— Oui et non... Nous en abattons quelques-uns, les autres passeront!... Encore ne pourrions-nous agir que si nous sommes avertis assez tôt de l'approche de l'ennemi. Car, voyez-vous, ce qui constitue la grande difficulté de notre travail, c'est la vitesse considérable des appareils modernes.

— Ce doit être un rude travail de vous avertir en temps...

— C'est surtout un travail qui demande à être fait très rapidement. L'alerte nous est donnée par téléphone, par un « Central d'alerte » qui reçoit les renseignements des postes de guet et qui les transmet aux batteries intéressées après les indispensables recoupements. De plus, nous sommes en liaison constante avec les batteries voisines qui nous informent de la marche de l'ennemi. Nous disposons également, dans certains cas, de signaux lumineux à indicateur de direction. Ils nous sont d'un grand secours... Avant de

le voir, nous savons donc, à peu près à coup sûr, de quel côté il va apparaître... et nous prenons nos dispositions en conséquence. Parfois, cependant, il arrive que l'ennemi se sentant découvert et traqué change de direction en traversant un nuage. Il faut alors faire vite, très vite, pour changer le pointage de nos pièces. Mais les hommes, qui toujours se sont montrés consciencieux et fiers de leur travail et de leur arme sont maintenant bien entraînés et habiles... Ce sont des gages de succès...

Pauvre capitaine Jousse! Il a été tué dans les premiers jours de juin par les bombes d'un avion allemand qu'il avait vainement cherché à abattre...

*
**

J'ai vu les hommes de la D. C. A. à leur travail. Les hommes, c'est-à-dire les sous-officiers et la troupe:

J'ai vu ce qu'est leur vie au front.

Je ne parlerai pas du travail des officiers parce que, s'il est absorbant et pénible, plein de pesantes responsabilités, ils le font malgré tout dans plus de confort et de sécurité, dans plus de « bien être physique » si l'on veut bien me permettre cette expression.

Je sais que les officiers ne se froisseront pas de cette opinion. J'ai de nombreux amis parmi

eux et ils me connaissent assez pour savoir que je dis toujours, impartialement, ce qui apparaît à mes yeux.

A gauche de la batterie, cachée sous les arbres, une cabane de terre, misérable d'allure, abrite l'équipe de veille. Les hommes, pour la construire, ont découpé dans le sol gras de la Lorraine des cubes de terre qui, empilés les uns sur les autres, ont fini par former des murs. Un cube de terre en moins, par-ci par-là, sert de fenêtre et donne la lumière. Le toit est fait de branchages croisés, recouverts de touffes herbeuses.

Comme porte, une simple tôle ondulée qu'on prend à pleines mains et qu'on soulève pour entrer ou sortir et sur laquelle on lit ces mots pour rire : « Trianon-Palace. » Qu'il est loin, ce « Trianon-Palace », de ressembler au grand hôtel qui porte le même nom et qui se trouve, si mes souvenirs sont exacts, au coin de la rue de Vaugirard et du Boul' Mich'!

Une table, c'est-à-dire quatre branches piquées en terre et deux planches clouées dessus, occupe le milieu de la cabane. Comme chaises, des caisses. Des caisses plus ou moins hautes, plus ou moins solides, et qui portent sur leurs flancs, inscrits en grosses lettres au fer rouge, des noms familiers et « civils » : « Persil », « Javel », « Mir »...

Dans le fond, les lits : une couche de paille

longue et blonde, qui sent bon le soleil et qui évoque, à nos yeux, les grandes étendues ondulantes des champs de blé de France.

Les hommes vivent là. Vingt-quatre heures de faction, d'énervante attente, de guet. C'est dur, je n'en doute pas, de vivre ainsi en état continuel d'alerte, sans aucun confort, sans rien autour de soi que les grands arbres dégarnis qui gémissent lamentablement sous le vent et laissent tomber une à une, comme à regret, les dernières feuilles de leur parure.

Mais ils ne se plaignent pas, ces hommes de la D. C. A. Leur cœur est serein, leur âme est forte.

Ils sont « gonflés ».

Leur travail, pénible, ils le font en souriant, en riant, en lançant, à travers l'air frais et sec, les mots qui distraient et aident à trouver moins durs les moments qu'ils vivent.

J'ai mangé avec eux, « sur le tas », la soupe apportée par le side du ravitaillement. J'ai coupé la boule de pain, dorée, sèche, pesante. J'ai bu le pinard. Et j'ai eu le sentiment que tout ce « rata » était pour eux le plus merveilleux des repas, parce qu'il était englouti — avec quelles dents! — dans la gaieté...

*
**

Je les ai laissés là, le soir, à la nuit tombante, rentrant vers une vie plus douce. Et

peut-être ai-je eu un peu honte de mon sort...

Ces gars qui font leur boulot sérieusement, avec passion, qui restent là dans le vent, la pluie et le froid, couchant sur la paille dans une hutte de terre, cassant la glace qui emprisonne l'eau de la petite mare pour se débarbouiller — il gèle ici très fort — et qui malgré tout envoient à longueur de journée de grands éclats de leurs rires jeunes et frais, n'est-ce pas un beau spectacle, un spectacle de réconfort et d'espoir?

Je vous ai admirés, vous tous de la D. C. A. Et je vous dis simplement, franchement :

— Vous êtes bien des gars de France et des meilleurs.

CHAPITRE IV

VISITE A UN BLESSÉ

Fin novembre 1939.

J'étais seul dans la grande pièce qui précède la salle à manger — que je vous ai déjà décrite — de la popote familiale...

Voilà ce que c'est que d'arriver en avance! Je ne saurai jamais, sans doute, me conformer à l'heure militaire...

Quelquefois en avance... souvent en retard. Le cuistot m'a dit, quand je suis arrivé :
— Ces messieurs ne sont pas encore là... Ils descendent du terrain à midi et demie...

J'attends.

Dans cette pièce qui sert tout à la fois de salle de réception, si l'on peut dire, de studio, de fumoir, de salle de jeux, de hall, de vestiaire...

Une salle claire, qui doit être gaie l'été et toute pleine de lumière, une salle qui doit sentir, quand Messidor brille et darde, la chaude moisson de la terre lorraine.

Entre les deux fenêtres, sur un guéridon d'acajou, un petit guéridon fragile et rustique, naïf dans sa simplicité et qui veut se donner des airs gracieux, un livre sollicite les regards.

C'est un gros bouquin, tout simple et rustique lui aussi, relié sans recherche d'une toile verte et rugueuse, le dos plein et rebondi.

On dirait un « livre de caisse », type grosse administration conservatrice. Du reste, c'est sans doute un tel livre.

Je m'approche. Ma main hésite avant de lever la couverture.

Mais pourquoi, au fait... S'il est là, n'est-ce pas, bien en évidence, c'est pour être consulté...

Alors, allons-y...

Un gros titre se détache sur la première feuille. Un titre manuscrit, appliqué, aux lettres sévères et classiques comme celles d'un Code, gonflées d'encre noire et luisante, qui se détachent sur le fond blanc du papier : « Livre d'Or de l'Escadrille. »

Sur la seconde feuille, une photo. Celle du colonel, au-dessous de laquelle, comme un large placard, s'étalent les titres, honneurs, faits de gloire de cet homme franc, vrai, sincère qui déjà a fait l'autre guerre et s'y est distingué.

On aurait pu, sur cette page, coller d'au-

tres photos. Il n'y en a pas. Pour bien marquer, sans doute, le respect au chef...

Sur les pages suivantes, d'autres portraits, ceux de tout le P. N. d'abord, commandants, capitaines, lieutenants, sous-officiers volants, celles des autres ensuite, de ceux qui ne voient pas.

Regarder une photo est parfois passionnant, instructif. On peut y lire, souvent, un caractère, y découvrir une âme. Mieux sans doute que sur un visage « vrai » dont les expressions changeantes, instantanées, se transforment sans cesse.

Sur celles-ci je vois des visages volontaires, francs, souriants, confiants, pleins de vie, des yeux perçants qui savent et qui disent ce qu'ils veulent : se battre et triompher.

Hélas! on ne triomphe pas toujours... Et les victoires, les petites et les grandes, les difficiles et les magistrales, se paient toujours. En temps de guerre elles se paient avec des hommes, avec du sang...

N'en aurais-je pour preuves que ces deux petites croix noires, avec près d'elles une date, sous les photos des deux premiers martyrs de l'escadrille, le lieutenant Perraud et le sous-lieutenant Jean Martin.

Sur les autres pages, des signatures surmontées de dates et parfois de quelques mots aimables ou élogieux ; des signatures toujours

connues, souvent illustres... Celles des invités de marque, celles de ceux qui, un jour d'inspection, se sont arrêtés là...

Je reviens aux photos des deux disparus et je reste songeur devant ces visages qui sont ceux d'hommes ayant fait calmement, posément leur devoir, qui ont subi une fin digne de leurs efforts et de leurs sacrifices librement et ardemment consentis, mais qui, hélas, sont morts en défendant quelque chose qui sans doute n'était pas la *vraie* France, celle de l'honneur et du travail.

*
**

Une main se pose sur mon épaule...

Le colonel est derrière moi, sans que, plongé dans mes pensées, je l'ai entendu venir.

Ses yeux, qui ont deviné, s'assombrissent un instant. Mais l'homme en guerre, surtout quand il est un chef, doit savoir, au-dessus de ses peines, placer son pays et les deuils que demande sa victoire. Le colonel sait se dominer. Il attaque un autre sujet :

— Alors, mon cher, bientôt quinze jours qu'on ne vous a vu à la Popote... La chère n'y est plus bonne?... Nous nous pensions abandonnés... Encore a-t-il fallu que je vous passe un petit mot pour que vous veniez aujourd'hui...

— Je m'excuse, mon colonel... Pas mal de travail tous ces derniers jours... Mais la chère, je n'en doute pas, est toujours bonne ici.

— Vous regardiez notre « Livre d'Or »... Il commence à se meubler...

— Du nouveau, ici, mon colonel?

— Oui, du nouveau...

Il tire son stylo, ouvre le « Livre d'Or », cherche une page, contemple une photo.

J'ai peur.

Peur qu'un nouveau mort ne vienne porter à trois les disparus de l'escadrille.

J'ai blanchi sans doute, et j'ai rougi peut-être, quand j'ai vu la main du colonel, armée du stylo, s'approcher du portrait du capitaine Lucien Sirlaut.

Allait-il tracer, de deux traits secs et appuyés, la petite croix noire?

Et j'ai respiré quand j'ai lu ces simples et pourtant graves mots : « Blessé en combat aérien, le 7 novembre 1939. »

*
**

Nous déjeunons à la Popote.

Je voudrais bien savoir comment le capitaine Sirlaut a été blessé.

— Mon cher, me dit le colonel, sachez qu'il a été blessé, sérieusement, il y a quinze jours. Mais cette blessure lui a donné l'occasion de

nous montrer — ou plus exactement de nous confirmer — son grand courage. Il va mieux maintenant, beaucoup mieux. Et je propose, puisque ce maudit temps interdit le vol, que nous allions le voir cet après-midi à Metz. Qui veut venir?

Vingt mains se levèrent!

Il n'y avait que quatre places libres en plus du colonel et de moi.

Une grande discussion s'engagea... Tous avaient des droits à aller voir le camarade blessé, tous voulaient lui apporter le réconfort de leur présence, l'amitié de leur cœur franc et généreux. Et chacun, bien entendu, présentait ses droits comme les meilleurs, les seuls valables.

On se décida enfin.

D'abord le commandant Ternier, chef du groupe des trois patrouilles de chasse dont l'une était commandée par le malheureux capitaine Sirlaut, puis le lieutenant Varnu et l'adjudant-chef Boujère, ses deux « ailiers » de patrouille. La dernière place est prise par le sous-lieutenant Bridioux, le popotier consciencieux et souriant.

On ne fait pas une visite à un blessé sans le popotier, voyons!

Cela remonte le malade. Le souvenir des repas de la Popote l'aide à trouver moins fade le menu de l'hôpital et lui laisse entrevoir,

pour bientôt, la grande salle claire, simple, cordiale, bruyante et intime à la fois, où se prennent, après les dures heures de vol, les repas si gais de l'escadrille!

On part.

*
**

Si Nancy est triste en ce moment, si Strasbourg l'est encore plus, abandonné qu'il semble être, Metz, par contre — et peut-être par comparaison avec les deux autres grandes villes de l'Est — apparaît gaie et vivante.

Hélas! Malgré cette gaieté, malgré cette vie, nous sommes bel et bien en guerre. Il circule dans les rues trop de soldats et d'officiers, trop de voitures militaires (ex-civiles) généreusement camouflées de peinture et de boue, trop de civils porteurs du masque à gaz. Il y a dans les devantures trop de vêtements et d'accessoires militaires, trop de papier collé sur les vitres et les glaces...

Bientôt passée la Porte des Allemands, nous écumons les magasins... On nous voit partout... Sur la pauvre et étriquée place de la Cathédrale grise et sale, sur la vaste place de la République, dans la rue Serpenoise, la rue des magasins chics, dans la rue des Clercs, celle des magasins populaires, sur la place

d'Armes, étroite et encombrée, toute sertie d'in vraisemblables « sens interdits »...

On a dû nous prendre pour des déménageurs en nous voyant traverser la cour de l'hôpital!

Nous avons acheté un magnifique pyjama en soie (idée subite du colonel en passant devant une chemiserie), des fruits — des kilos de toutes les sortes! — des cigarettes de tabac blond, quinze ou vingt romans, une pile de revues et de journaux...

Nous fûmes sûrement bénis dans certaines boutiques!

*
*
*

Le capitaine Sirlaud va mieux. Je l'ai vu de la porte, à son sourire.

Un grand sourire d'enfant, heureux d'une visite, heureux d'une amitié vraie...

Il nous a remerciés, confus, ému.

Nous bavardons maintenant... Dans quinze jours il sortira, partira en convalescence dans sa Provence natale... Mais il parle déjà de revenir à l'escadrille reprendre son poste à la tête de sa patrouille.

— Qui a pris ma place?

— C'est Lucas, mon vieux, dit le colonel. Ne vous inquiétez pas pour cela, ça marche... Seulement, il y a là Tessier dont je sens l'im-

patience et qui meurt d'envie que vous lui racontiez votre petite aventure.

— Pourquoi faire, mon colonel, c'est fini maintenant...

— Mais si, allez-y, faites-lui plaisir...

— Mon vieux Tessier, l'histoire est simple. Nous avons décollé dans l'après-midi, à trois patrouilles, sitôt qu'on nous a signalé plusieurs avions de reconnaissance allemands qui évoluaient entre la pointe du Luxembourg et Forbach. Ma patrouille devait s'occuper du tiers gauche du terrain... Tous les trois, Varnu, Boujère et moi nous avons bientôt perdu de vue les copains de la patrouille du centre et de la patrouille de droite...

« On a foncé et après vingt minutes de vol nous avons rencontré deux avions de reconnaissance allemands accompagnés d'un *Messer*. Bagarre tout de suite... Je m'occupe du chasseur qui après quelques passes et deux ou trois rafales réciproques s'éloigne vers ses lignes. Du moins je le croyais!... Je ne m'en occupe plus. Je vois Varnu, à ma gauche, qui tire un *Heinkel*, lequel désarmé, semble-t-il, fait demi-tour et fonce chez lui. Je donne l'ordre de rentrer. Varnu vire et prend la direction de notre terrain. Je cherche Boujère, je ne le vois pas. Je tourne en rond, je cherche, je cherche... Rien... Pourtant, je l'avais vu quelques secondes avant...

« Je m'attarde et, mon attention fixée par ma recherche, je ne vois pas le *Messer* qui s'était caché dans un nuage et qui revient. Il fonce sur moi, se place et me tire...

« Je vous assure que je n'ai pas eu le temps d'entreprendre une manœuvre de défense! Une grande douleur, immense, m'a tenaillé l'épaule, un éclair fulgurant a jailli devant mes yeux... Cela se passait à 6.500 mètres environ. J'ai poussé le manche un grand-coup, j'ai eu la force de me retourner et alors la joie — ce fut une joie dans ce cas! — de voir l'Allemand virer et rentrer chez lui... sans doute m'a-t-il cru fini...

« Le sang coulait de mon épaule, je le sentais humide, gluant et tiède sous ma combinaison chauffante. J'étouffais sous mon inhalateur... D'un geste brusque je l'ai arraché, ne pouvant plus tenir... Et puis, peu à peu, mes yeux se sont embués, je n'ai plus vu mon tableau de bord et toutes les choses familières de l'habitacle, j'ai senti que j'allais m'évanouir... Mais rien à faire, et j'ai lutté pourtant... Tout à coup un grand trou noir devant moi et puis plus rien...

« Je ne sais combien de temps je restais ainsi inerte, privé de vie... Je ne sais ce que fit l'avion... Mais ce que je sais, c'est qu'à 3 ou 400 mètres d'altitude je me suis réveillé, J'ai réalisé tout de suite. J'aurais voulu me re-

pérer, regagner notre terrain, mais vraiment je ne pouvais pas, je n'avais plus de force... Alors je me suis posé devant moi, sans même je crois bien m'occuper de la direction du vent, dans un pauvre petit terrain de trous et de bosses... Oh! oui, bien sûr, un atterrissage de fortune, bancal, un gros boum, sans trop de mal à l'avion mais qui m'a bien sonné... Nouvel évanouissement... Je me suis réveillé ici... pour apprendre que Boujère, que j'avais tant cherché, avait dû se poser en panne et pour me dire que j'étais un fameux idiot de m'être ainsi fait posséder... Voilà, mon vieux Tessier... »

Nous étions tous silencieux, muets, regardant Sirlaud encore pâle dans son lit tout blanc, nous étions étonnés de tant de calme, de simplicité, de courage. Et le colonel, plus impressionné qu'il ne voulait le paraître, rompant le silence, dit d'une voix douce :

— Vous êtes un brave gars, mon vieux...

CHAPITRE V

AVEC CEUX QUE N'ATTEINT PAS LA FATIGUE :
LES MÉCANOS

Décembre 1939

La lune perce difficilement les gros nuages sombres qui roulent dans le ciel. Elle apparaît brusquement, puis se cache vite derrière une immense masse noire, avant de venir, à nouveau, nous montrer son visage lointain.

Dix heures du soir, quelque part en Lorraine.

Je viens de quitter le mess où, comme à l'accoutumé, fleurissent la bonne chère et la franche gaieté. Bridioux, le popotier, m'accompagne jusqu'à ma voiture laissée à quelque cinq cents mètres, près du terrain.

Nos pieds s'enfoncent dans la boue du petit chemin communal ; le bois, sur notre gauche, sombre et mystérieux, laisse échapper

par moments des craquements longs et secs.

Nous parlons posément.

Tout à coup, à quelques dizaines de mètres en avant de nous, une voix s'élève. Et, stupeur, cette voix ne demande pas le mot de passe, ne jette par un ordre, n'acquiesce pas à un commandement. C'est une voix qui, dans la nuit, chante une romance plaintive :

Chante, chante ma guitare...

Chante, chante au clair de lune...

Je m'arrête, surpris.

— Ce n'est rien, mon vieux. Un mécano qui fredonne en travaillant.

— Un mécano? Mais ils travaillent donc la nuit, vos mécanos? Et où sont-ils, je ne vois rien?

— Un peu plus loin, dans une clairière du bois. Nous avons monté un hangar de toile où ils sont à l'aise...

— On peut les voir?

— Bien sûr, allons-y.

Quelques mètres encore et puis, sur la gauche, un espace assez grand au milieu duquel, comme un cirque forain, s'élève une tente grise invisible sur le gris des arbres et de la nuit. Une mince ligne de lumière traîne au ras du sol.

Bridioux soulève le panneau de toile qui

constitue la porte. Nos yeux surpris par la clarté, clignotent un peu.

Au centre de la tente, un *Curtiss*, privé de ses capotages, montre sans pudeur son squelette de tubes et de cornières. Son hélice, gracieuse et puissante à la fois, git à quelques pas sur un rustique mais moelleux amas de chiffons. Le capot N. A. C. A., démonté, laisse voir les cylindres tout brillants d'une mince pellicule d'huile.

Un homme, un tout jeune garçon, juché sur un petit escabeau, clé en main, penche son corps entier sur le moteur, comme s'il avait peur qu'il lui échappe, tandis qu'un autre tout aussi jeune, au visage tout aussi sérieux et attentif sous le béret basque, a pris place au poste de pilotage.

— T'es à fond?

— Oui...

— Mais non, mon vieux, y m'faut encore un centimètre.

— C'est à fond, j'te dis.

— Ben, alors, c'est la tige des gaz qui est faussée. Tripes de vache, on n'en sortira pas.

Bridioux s'approche.

— Vous pourrez faire cela demain, pas la peine de passer la nuit.

— On a commencé, mon lieutenant, on finira. Y a pas de raison pour qu'on s'arrête.

Faut faire le boulot. Mais c'est pas toujours marrant. A preuve...

Nous nous éloignons vers le fond du hangar.

— Rien à leur faire entendre, me dit Bri-dioux. Ils ont décidé de réparer le taxi avant demain matin, ils le répareront.

— Courageux, n'est-ce pas?

— Oui, tous sont formidables. Il y a vraiment un « esprit » chez eux. Du calme dans le travail, de la conscience, du dévouement et du courage. Des gars vraiment « au poil ». Et aussi bien ceux de l'active que les réservistes.

— Beaucoup de travail pour eux?

— Il n'en manque pas, oui. Vous savez, en période de guerre, les avions en prennent de bons coups, et pas seulement en combat. Nous avons des terrains souvent déplorables -- à la guerre comme à la guerre, n'est-ce pas! — et l'entretien est difficile. Pour eux, les mécanos, il n'y a pas d'heure, pas de repos, pas de loisirs. Les avions doivent être prêts à n'importe quel moment du jour et de la nuit, les pleins faits, tout en état.

— Je sais, on m'a dit déjà tout cela.

— Oui, on vous l'a dit, comme on l'a dit au public. Mais le public, j'en suis sûr, ne croit sans doute pas à un tel dévouement, à un tel labeur des mécanos. Tenez, Jean Frelon, que vous voyez là penché sur le moteur, est resté une fois deux jours et une nuit sans prendre

un seul instant de repos, travaillant sans relâche, mangeant « sur le tas », pour réparer le train d'un chasseur touché par une balle. Cela lui a semblé tout naturel. A nous, les pilotes, cela a paru magnifique...

Nous retournons vers le *Curtiss*. Les deux mécanos, toujours attentifs, toujours imperturbables, continuent leur labeur.

Un chien, à leurs pieds, tourne en rond autour du taxi. C'est un bon vieux chien, assez âgé il me semble, un chien sans race qui vient lui aussi de « quelque part en France » et qui a été recueilli par ces garçons au bon cœur. Il marche vers moi, flairant l'inconnu que je suis.

— Reste ici, Pratt, couché!

— Pratt, quel drôle de nom?

— Oui, Pratt, monsieur, et nous avons aussi Whitney. Mais celui-là, c'est un coureur, impossible de le garder ici le soir venu.

L'humour, décidément, règne ici. En entrant, je n'avais pas vu cette grande pancarte qui, sur le fond du hangar, indique en hautes lettres :

« Clinique Aéronautique. Réfections internes, cellulaires et motrices. Soins esthétiques. Suppressions des trous de balles. Prix modérés. Paiements en nature, double ration, cigares, quart de vin. »

Nous laissons les deux hommes à leur travail.

— A quelle heure pensez-vous pouvoir vous coucher? demande Bridioux.

— Dans peu de temps, mon lieutenant. Encore deux ou trois heures et c'est terminé. Demain matin, au petit jour, on fera un point fixe. Seulement, mon lieutenant, il faudrait que vous disiez à la garde de nous réveiller à six heures. Parce que, pas, on dort bien... Mais, soyez tranquille, le capitaine aura son taxi prêt demain matin à sept heures et demie...

*
**

Nous repartons vers ma voiture. Bridioux est songeur.

— Oui, me dit-il, ils sont vraiment admirables. Ce que vous avez vu n'est rien. C'est une grande force pour l'aviation française que de posséder de tels mécaniciens. Notre confiance en eux est immense, à nous qui volons sur les appareils qu'ils règlent et qu'ils réparent... Et, jamais, je n'ai entendu sortir de leurs lèvres un mot de lassitude ou de colère. Le travail le plus pénible, le plus épuisant, ils le font calmement, sans rien dire, sans « râler ». C'est beau cela, vous savez... Et pourtant ils n'ont pas toujours ici, en campa-

gne et en pleine guerre, tout ce qu'il faudrait. Mais on se débrouille, n'est-ce pas... c'est bien français. Je suis certain que les Allemands, malgré leur méthode, malgré leurs outillages, malgré leur organisation, n'ont pas des appareils mieux entretenus que les nôtres.

Pauvre Bridioux! Comme il doit se tromper...

— Ils ne volent pas? ai-je dit.

— Peu. Sauf sur les multiplaces. Mais nous n'en possédons pas ici. Simplement font-ils des tours de piste pour les réglages. Ce qui ne les empêche pas d'avoir leurs morts...

Une branche a craqué près de nous. Bridioux poursuit son monologue :

— Oui, deux ici depuis le début de la guerre. Le premier qui a été frappé et décapité par une hélice, le second tué avec son pilote sur un *Les Mureaux* lors d'une perte de vitesse près du sol au cours d'un essai. Ils sont tombés sur notre terrain et nous sommes arrivés près du mécanicien, mortellement blessé, pour l'entendre murmurer, sans une plainte, sans une pensée à son état : « Faut faire attention au réglage du carburateur... Ça vient du volet qui ouvre pas... Y'a un trou... »

Je ne dis rien. Bridioux, remué par toutes ces choses si simples et pourtant si prenantes, reste lui aussi muet.

— Mon vieux, je vais vous quitter. Ma voiture est là. Retournez vite à la popote...

— D'accord. Mais, mon cher ami, si un jour vous faites un papier sur les mécanos — et, hélas! vos confrères les oublient souvent! — n'oubliez pas de dire qu'en dehors de leur grande valeur professionnelle ils sont d'un dévouement immense. Et n'oubliez pas, aussi, de dire que les pilotes les aiment et que leur reconnaissance est grande pour ceux qui assurent leur sécurité... Nous avons les honneurs du communiqué, nous avons les citations. Cela n'est pas juste. Eux n'ont rien que la satisfaction du travail bien fait, du devoir bien rempli, que la joie d'entendre les moteurs, « leurs moteurs », qui tournent rond... Ils méritent mieux. Parce que, sans eux, n'est-ce pas, nos taxis seraient plus souvent immobilisés au sol qu'en plein ciel à barrer la route aux ennemis?

— Vous avez de bons mécanos, c'est un fait, mais les avions?...

— Nous n'en avons pas trop!... Oui, des vieux taxis, il y en a! Mais le matériel moderne... On ne le voit pas tous les jours.

— Vous exagérez, mon lieutenant... Nous avons tout de même les *Morane 406*, les *Curtiss P. 36*, les *Lioré 45*, les *Potez 63* et les *Amiot 370*. C'est du bon matériel cela!

— Oui. c'est du bon matériel. Mais on ne

déclare pas la guerre à une grande puissance comme l'Allemagne avec deux cents avions modernes... C'est ça, la vérité. Et tous les beaux discours n'y changeront rien!

Bridioux, hélas, avait raison.

Il y a laissé sa peau, abattu dans son *Les Mureaux* des temps presque préhistoriques...

CHAPITRE VI

SIMPLE MISSION PHOTO...

Décembre 1939.

C'est une histoire vraie.

Comme il y en a tant d'autres. Comme il s'en déroule chaque jour sur le front, même quand le communiqué indique : « Rien d'important à signaler... »

Une histoire simple, toute simple, qui montre dans leur élément, le ciel, le travail quotidien, courageux, indispensable, souvent obscur, de nos équipages de reconnaissance.

Et cette histoire, toute simple, je vais essayer, tout aussi simplement, sans mots et sans phrases, de vous la conter...

*
**

Toute la journée précédente, il avait plu.
Plu comme il pleut en Lorraine au début de l'hiver. Une petite pluie fine, serrée, silen-

cieuse, qui tombe inlassablement durant des heures et des heures, morne, sans que rien, semble-t-il, puisse un jour l'arrêter.

Sur le sol, les flaques d'eau, sales et larges, bordées de boue, reflétaient toutes ces choses couvertes de terre gluante que sont des bottes de soldats ou des boulets de chevaux.

Ce matin-là, à sept heures, le moteur d'un vieux *Les Mureaux* tournait déjà dans l'air humide. Les mécaniciens, à grands coups de gaz, l'emballaient progressivement. L'avion était au bout du terrain, face au vent, prêt à décoller. De loin, camouflé de larges touches de peinture comme il l'était, on le confondait aisément avec le bois qui, derrière lui, formait comme un écrin vert et brun.

Il ne pleuvait plus. Dans la nuit, peut-être à bout de souffle après avoir tant déversé de fines gouttes, le ciel avait clos ses écluses. Mais il était maintenant couvert de nuages bas, sombres, moutonneux, grosses masses silencieuses, mouvantes, qui déferlaient vite, en immenses vagues, sous la claque sévère du vent rageur.

Un mauvais temps en somme. Guère plus de 400 mètres de plafond, et ça souffle!

L'équipage, posément, arrive. Sous-lieutenant Bernard, pilote, lieutenant Joly, observateur.

Dans le cercle formé autour d'eux par les

camarades, ils s'équipent. Pas drôle ce travail. La lourde combinaison de cuir, lézardée de fermetures Eclair, les fait ressembler à de gros bonshommes de baudruche. Dame, n'ont-ils pas, par dessous, une autre combinaison de laine, chauffante, un ou deux chandails supplémentaires? Et les chaussons fourrés leur font des pieds d'éléphants...

Aux parachutes maintenant. Un sac dorsal pour le pilote, un sac pendant pour l'observateur. Avec quel soin ils le mettent, l'indispensable parachute! Sans doute, en temps de paix, y prêtaient-ils moins d'attention. Mais il peut être, dans la guerre, la dernière, la seule chance de salut...

A longues enjambées, le pas sûr dans le terrain spongieux, l'allure étonnamment jeune, sans manteau malgré l'humidité qui imprègne et transperce les vêtements, le colonel arrive.

Il serre des mains.

— Prêts, les enfants?

— Prêts, mon Colonel.

— Bon. Je vous relis l'ordre de mission du Quartier Général : « Dans la matinée, un appareil de reconnaissance accomplira une mission photographique au-dessus du territoire allemand. Il surveillera et photographiera les ouvrages et les mouvements de troupes dans le triangle Besch-Wincheringen-

Trassem. Il s'attachera à observer et à photographier très attentivement les travaux de terrassement en cours (clichés à basse altitude). Il prendra également des vues d'ensemble, en altitude, des lignes de défense avancées ennemies. Rapport et photos seront transmis au Quartier Général le plus rapidement possible. » Voilà votre travail bien défini... Il est dur. Et de la prudence, n'est-ce pas ?

— Oui, mon Colonel.

*
**

L'avion avait piqué droit sur Thionville et volait vers Sierck, survolant la N. 20. Le ciel s'éclaircissait peu à peu, plafond à 1.500 maintenant. Mais le vent secouait durement par instants.

Bientôt, ce fut la pointe de la frontière franco-germano-luxembourgeoise : Apack-Besch apparaissait en avant, un peu sur la gauche, étalé au bord de la Moselle.

Bernard avait pris de l'altitude.

L'équipage, au départ, avait élaboré son plan de travail : un premier tour de circuit en altitude pour « prendre » des vues générales des lignes de défense ennemies, un second tour en descendant aussi bas que possible là où il faudrait photographier des travaux en cours.

Oui, le travail serait bien fait. Mais les risques seraient doubles.

*
**

A 2.500, maintenant, le *Les Mureaux* s'enfonce chez l'ennemi, suivant la Moselle qu'il laisse à deux ou trois cents mètres à gauche.

Joly prend des clichés, repère l'activité au sol. Sur les routes, quelques convois automobiles vont et viennent. Rien de bien important.

Du petit bois qui se trouve derrière Nening, tout à coup, la D. C. A. allemande tire sur l'avion aux cocardes tricolores. Deux, trois, quatre gros flocons encadrent d'assez loin le *Les Mureaux*. Bernard, imperturbable, n'a pas bronché : pas la moindre poussée sur le palonnier. Joly, tout aussi calme, de sa main lourdement gantée a tracé une petite croix sur sa carte : la batterie est repérée. Un ordre à Bernard :

— Cliché batterie. Passe au-dessus, même altitude.

Bernard pousse le pied droit. Le tir de la D. C. A. se précise, les flocons noirs sont maintenant à quelques dizaines de mètres de l'appareil. Ce sera dur. A la verticale des canons ennemis, Joly prend son cliché. Mais au même moment un obus, plus proche, secoue dure-

ment l'avion de son éclatement puissant. Le cliché, peut-être, sera mauvais. Joly n'hésite pas :

— Repasse au-dessus.

Bernard, tout aussi calme, repasse. Cette fois, aucun éclatement ne vient contrarier la prise de vue.

La mission continue, accompagnée du tir toujours nourri de la D. C. A. allemande. C'est miracle que l'avion ne soit pas encore touché ! Les clichés s'accumulent à intervalles réguliers.

Déjà Wincheringen. Un quart de tour et droit sur Trassem. La D. C. A., par ici, semble plus calme. Quelques tirs, de temps en temps, mal ajustés. Allons, c'est plus facile qu'ils ne le pensaient !

Les villages allemands défilent sous les ailes françaises. Pas un chasseur ennemi dans le ciel. C'est une chance ! Et, pourtant, à l'altitude où il évolue, l'avion ne peut manquer d'être identifié et signalé.

Bernard et Joly survolent de nouveau Besch. Le circuit en altitude est accompli. Les vues générales prises. Il va falloir maintenant descendre à quelques centaines de mètres pour photographier en détails divers ouvrages nouveaux que Joly a soigneusement repérés.

L'avion repique à l'intérieur du sol ennemi.

Sitôt passé Besch, Joly crie dans l'aviophone :

— Sud de Nennig, ruines villa romaine, survole 200 mètres, un tour.

Bernard pousse le manche. La D. C. A. tire. Ses coups se font plus précis, plus nourris. L'avion pique toujours, descendant droit.

D'une aile sur l'autre, durement, il est secoué. A quelques mètres un obus éclate qui le souffle violemment à gauche. Bernard, au manche, réagit de suite. Il pique pleins gaz maintenant. Bientôt l'avion volera trop bas pour être inquiété par la D. C. A.

Un grand « bing » rageur ébranle le *Les Mureaux*. L'aile droite s'élève d'un seul coup, la mâture vibre. Le mât arrière en a pris un vieux coup : il est déchiqueté sur dix ou quinze centimètres. Le phare du bord d'attaque n'est plus qu'un souvenir. Un trou près de l'aileron. Bernard, un peu inquiet, tâte ses commandes. Elles répondent bien. Il pousse encore un peu le manche. Il ne peut guère piquer davantage : la vitesse limite est atteinte... Il faut attendre.

Les secondes passent lentement. Enfin, le tir de la D. C. A. se raréfie. Ils ne peuvent plus tirer du sol, l'avion est trop bas.

Voici la villa romaine. Bernard redresse. On voit, au sol, les hommes qui s'égaillent de tous les côtés, se planquant à la vue de l'avion

français, abandonnant pioches et pelles. Bernard décrit un grand cercle, à 200 mètres, Joly prend ses clichés.

— Sur Palzen maintenant. Ne remonte pas, on se ferait descendre par la D. C. A.

Mais l'avion a été signalé, l'alerte est donnée.

Comme surgis du sol, des nids de mitrailleuses parsèment la campagne allemande. Pour un bon servent, un avion volant à 200 mètres est une belle cible!

C'est du sport maintenant!

Du vrai.

Bernard, des pieds, zigzague brusquement de droite et de gauche, vire, redresse, essayant par ces manœuvres de dérégler le tir des mitrailleuses du sol. Parfois, il pique brutalement, descend à 20 mètres, droit sur les mitrailleurs ennemis qu'il voit se protéger tout en continuant à tirer. Puis il remonte vite, vire, recommence son infernale sarabande.

Joly, quand il veut prendre un cliché, crie simplement dans l'aviophone :

« Calme. Tout droit », ou « calme, monte 300, un peu à gauche. »

Le travail se poursuit méthodiquement. Quel sang-froid il faut pour voler dans de telles conditions!

La chance favorise l'équipage aujourd'hui. Des balles, déjà nombreuses, ont touché

l'avion. Mais aucune n'a encore détérioré un organe essentiel, mais aucune n'a blessé le pilote ou l'observateur.

Les dernières photos sont prises, le colonel sera content!

Reste à rentrer.

Les quelques maisons allemandes de Pillingen sont survolées à la verticale. La frontière!

L'avion s'engage dans la trouée de la Moselle, passe au-dessus de nos bourgs de Rettel, Berg, Cattenom.

Le plafond est plus bas par ici, huit cents mètres environ. Bernard, qui se repose calmement à ses commandes, vole au ras des nuages. Joly met un peu d'ordre dans son habitacle.

Tout à coup, une phrase nette, rapide, incisive, perce les oreilles de Bernard :

— Un Allemand à gauche!

Bernard tourne la tête. C'est bien un avion allemand qui vient à leur rencontre, sur le côté gauche, à quelque cinq ou six cents mètres. Un avion de reconnaissance qui, comme eux, revient sans doute d'accomplir sa mission au-dessus de notre sol.

Il n'est pas dans les habitudes d'un équipage de reconnaissance de rechercher le combat. Il n'est pas fait pour se battre contre un chasseur ou un bombardier.

Mais quand le hasard place l'équipage face

à face avec un avion de reconnaissance ennemi, le devoir n'est-il pas de l'empêcher de ramener chez lui les renseignements qu'il a pu recueillir et les photos qu'il a pu prendre?

Joly n'hésite pas :

— Fonce et pique. Double-le par en dessous!

Bernard obéit. Mais le pilote allemand lui aussi cherche le combat et il a eu la même idée. Il vire sur la gauche, poursuit le *Les Mureaux*, attaque par derrière et par en dessous, à moins de trois cents mètres.

Pauvre avion français! Il vole à 200 kilomètres à l'heure... l'adversaire à 350! Il dispose de deux mitrailleuses... l'Allemand de six!

Notre équipage voit les balles traçantes qui l'encadrent bien. Bernard, d'un grand coup de pied, vire à droite en montant pour se dégager du feu adverse. Du poste arrière, Joly fait de son mieux avec son unique jumelage. Il tire quelques courtes rafales sans atteindre l'avion allemand qui, très maniable, virevolte autour du *Les Mureaux*.

...Et ce qui devait arriver arriva. L'appareil aux trois couleurs est touché. Durement. Le moteur s'arrête. Joly et Bernard, tout de suite, pensent à leur grand ennemi : le feu!

Mais le feu ne se déclare pas.

La chance!

Bernard amorce une rapide descente en zig-

zag. Il voudrait fuir plus vite, mais il craint que l'aile abîmée quelques dizaines de minutes plus tôt ne cède sous l'effort... Ce serait alors la chute vertigineuse, l'écrasement au sol, à moins que Joly et lui n'aient le temps de sauter en parachute.

Là-haut, déjà, l'avion allemand a fait demi-tour et s'éloigne. Sans doute son équipage a-t-il cru l'appareil français plus durement touché.

*
**

Bernard s'est posé sans moteur, en pleine campagne.

L'avion est criblé de balles de mitrailleuses, une cinquantaine, le mât droit de la voilure est déchiqueté, Joly a son parachute traversé par une balle.

Mais les photos demandées sont prises!

Et seul, dit-on, compte le résultat...

Joly court au laboratoire sitôt qu'une voiture les a ramenés au terrain de l'escadrille. Dans l'obscurité il se penche sur ces images qui peu à peu se précisent et pour lesquelles Bernard et lui, en trois heures de vol, ont risqué cent fois la mort!

Et à midi, à trente kilomètres du terrain de l'escadrille, alors que le général commandant la Division s'apprêtait à se rendre à sa po-

pote un motocycliste posait, sur son bureau, les clichés...

**

Dans une autre popote, celle de l'escadrille, Joly et Bernard se sont mis à table au milieu de leurs camarades. Sans vains mots, sans phrases, ils content leur aventure du matin.

— En somme, dit quelqu'un, vous faites du rabiote!

— Oui, nous devrions être morts. La chance...

Un lourd silence enveloppe soudain ce dernier mot...

La chance!

Il leur en faudra de la chance, à tous ces hommes jeunes et ardents, pour sortir indemnes de la grande aventure dans laquelle on les a lancés.

— Allons, les amis, lance tout à coup Bernard pour rompre le silence, consolons-nous. Nous aurons bientôt des avions modernes!

— Tu y crois, toi, aux avions modernes?

— Oui. Pourquoi pas? Les journaux le disent...

— Les journaux! Tiens, à part le *Morane* et le *Curtiss*, tous leurs avions, c'est de la quincaillerie! Et dire qu'il faut se faire casser la gueule avec ça! On ne compte plus les copains

qui se sont fait descendre avec leurs brouettes depuis le début de cette guerre!

Je pense. Ce que dit mon camarade pilote est vrai. Je sais que la liste de nos morts est longue. Mais cela, ni moi ni personne n'avons le droit de le dire et de l'imprimer : les journaux doivent rester muets à ce sujet.

— Des cercueils! On vole à deux cents à l'heure alors que les copains d'en face marchent deux fois plus vite... des moteurs qui ne tiennent pas... Le voilà leur matériel moderne!

— Ne t'emballes pas, mon vieux... il y a le *Morane* 405!

— D'accord. Bon taxi, rien à dire... ça gaze, c'est maniable, ça grimpe, mais l'armement...

— Oui, l'armement... trois cents balles par mitrailleuse, quinze secondes de tir, alors que le *Messerschmidt* 109 dispose de quatre mille balles... Mais on va y remédier, tu sais!

— Tant mieux. Quinze secondes de tir, c'est peu... Si on rate, hein, il ne reste plus qu'à se barrer... si on le peut!

— Allons, changeons de conversation!

— Tu as raison, conclut Joly, changeons de conversation.

Et amer il ajouta :

— Trinquons à la santé de certains constructeurs et de ceux qui ont signé leurs marchés! Ils nous feront casser la gueule, les saulauts!...

CHAPITRE VII

UNE BELLE BAGARRE

Janvier 1940.

Le ciel lorrain est bleu, bleu d'un bleu d'acier, luisant, infiniment vaste, comme celui qu'on admire par les belles journées de juin ou de début juillet au-dessus du bassin d'Archachon.

Mais au sol le thermomètre marque quelque chose comme - 10...

L'hiver 40 est rude à ceux qui se battent.

Sept heures du matin, le 11 janvier, sur le terrain de l'escadrille.

A la popote dont les planches gelées craquent sous les tenailles du froid et où le gros poêle de fonte grise montre son ventre rouge, le café brûlant fume dans les bols.

C'est tout un poème que ces bols!

On trouve le gros bol de campagne, épais et ventru, le bol classique à grosses et souvent ridicules fleurs au pochoir, le bol de classe,

tout blanc avec son fin filet doré, le bol d'enfant et son Mickey aux gestes si drôles... Ils viennent on ne sait d'où, d'un peu partout sans doute, au hasard des cantonnements du début.

Le colonel est là, comme toujours, donnant l'exemple de cette exactitude à laquelle il tient tant. A ses côtés, ses pilotes, assis tout autour de la grande table, prêts, frais rasés, discutent déjà les grands coups qui font la joie des popotes.

Le gros pain, sur la nappe blanche, diminue à vue d'œil. On a bon appétit dans l'aviation! Des gars sains, pleins de vie, aux dents de vingt ans, çà croque dur...

— Le beurre, Jean!

— Pas de beurre aujourd'hui, mon capitaine...

— Dis donc sous-lieutenant Bridioux, popotier à la mode, c'est comme ça que tu fais ton marché?

— Dis donc, capitaine Ramond, tu crois que c'est facile de choyer vos petits estomacs dans un bled pareil? On a eu du boulot hier, on a volé, pas le temps de penser au ravitaillement. On vit sur les réserves jusqu'à demain...

— Ça va, mon vieux... tu t'es mal défendu. Allez, vous autres, un cri d'horreur pour le popotier... Un... deux... trois!

Les grands cris fusèrent et le premier à conspuer le popotier fut sans doute le popotier lui-même...

— Mon Colonel, il y a là un motocycliste qui vient d'arriver du Quartier Général... Il doit vous remettre un pli en mains propres...

— Fais-le entrer, Jean.

Un motocycliste du *Train* se présente, en-goncé dans sa lourde peau de mouton, les mains déformées par de gros gants fourrés, le visage rougi et bouffi par le froid sous le casque sans visière à gros bourrelet de cuir.

— Un pli urgent du Q. G., mon Colonel...

— Donne, mon gars.

Lentement, avec soin, de la pointe de son couteau, le colonel ouvrit la grande enveloppe jaune. Un papier qu'il lit calmement puis qu'il replit...

— C'est bien, mon gars, merci. Tu ne dois pas avoir chaud sur ta pétrolette...

— Dame, mon Colonel, soixante bornes par — 10, ça sonne un peu.

— Jean! Donne du jus à cet homme, et du chaud, et du bon. Et un vrai coup de rhum... Et maintenant, mes amis, pressons-nous... On a une « commande »...

**

Le bureau du colonel n'est pas loin de la popote. Mais les nez, durant ces quelques di-

zaines de mètres, au demeurant vite parcourus, ont eu le temps de rougir...

Dans la pièce qui sert de bureau au colonel, une grande pièce sommairement meublée de tables de bois blanc reposant sur des tréteaux et où un vieux buffet de campagne sert de classeur à papiers, avec aux murs du papier pisseux garni de cartes, de graphiques et de photos, les hommes réunis entourent le chef.

— Je vous donne lecture du pli du Quartier Général, qui était chiffré et que je viens de faire traduire :

« Aujourd'hui, 11 janvier, profitant de la visibilité, quatre avions de reconnaissance se rendront en reconnaissances photographiques individuelles suivant les quatre itinéraires suivants :

« Apach, Borg, Kirf, Saarburg, Trèves : repérer et photographier tous les ouvrages placés en bordure de la route nationale passant par ces bourgs et villes ;

« Repérer et photographier les ouvrages de défense situés en bordure de la Saar, de Saarlautern à Mettlach ;

« Repérer et photographier les ouvrages situés entre la frontière (Apach à Mondorf) et la route allant de Borg à Hilbringen.

« Le dernier appareil survolera Weisskirchen, au sud de Trèves, où l'on signale d'im-

portants mouvements de troupes. Il notera tous les renseignements intéressants.

« Ces quatre avions de reconnaissance seront accompagnés dans leurs missions chacun par trois appareils de chasse appartenant au groupe habituel.

« Appareils de reconnaissance et appareils de chasse se rencontreront au-dessus du camp d'Errouville, au nord d'Audun-le-Roman, à 4.000 mètres d'altitude, à 8 heures du matin, ce jour.

« Au retour, la dislocation s'opérera au-dessus du même lieu. Les avions de reconnaissance regagneront leur base le plus rapidement possible et transmettront par les voies habituelles les renseignements recueillis. »

— Donc, les enfants, à nous le boulot. On va accompagner et protéger les appareils de reconnaissance, sans doute des *Les Mureaux*... 7 h. 10... il faut faire vite. Vous, Jousse, procurez-vous les cartes. A qui est-ce de voler Ternier?

— Mon Colonel, c'est au un, au deux, au quatre, au sept, au huit, au neuf, au quatorze, au dix-sept, au dix-huit, au vingt, au vingt-et-un et au vingt-cinq.

— Merci. Les pilotes de ces douze *Curtiss* sont là?

— Oui, mon Colonel!

— Bien. Varnu, donnez l'ordre de sortir les appareils en ligne et de faire tourner les moteurs. Où sont les cartes?

— Voilà, mon Colonel...

— Jousse, Ramond et Martinet sur le premier itinéraire. Varnu, Dubard et Toulin, sur le second. Hémond, Rignard et Grassoux sur le troisième. Combeau, Léger et Pridière, sur le quatrième... Compris?

— Compris!

— La météo, mon Colonel...

— Lisez!

— Météo sur les quatre itinéraires : Temps sec et froid, visibilité 9/10 à toutes les altitudes, léger vent nord-ouest.

— Bien. Les cartes sont vues? Que les pilotes s'équipent et au terrain. Le capitaine Toulin commandera les quatre patrouilles...

Sur le grand terrain un peu bombé où l'herbe rare imprime par endroits de larges tâches vert sale, les avions, vibrant au rythme de leurs moteurs tournant au ralenti, sont déjà impeccablement alignés en un large V. Près d'eux, les mécanos, tête en avant, reins en arrière, comme sciés par l'implacable froid, la figure rouge, l'œil clignotant, sautent d'une jambe sur l'autre.

Les pilotes arrivent, méconnaissables sous la combinaison chauffante, le visage alourdi du casque de cuir, l'inhalateur pendant sur le menton, le relais de poitrine en place, le parachute à la main.

— Allons les enfants, dit le colonel, les parachutes et en route. Il est temps.

Chaque homme place dans son dos le sac vert à tresses blanches dont les secteurs de cuir et la calotte sont déjà patinés par des heures de frottement sur le dossier de dural. Vite la patte droite dans la boucle, puis les pattes des cuissards : trois déclics successifs, la bouée de sauvetage est en place.

Chaque homme monte dans son appareil.

Un grand coup de gaz pour sonner le moulin, puis le ralenti dans l'attente du signal de départ.

Toulin, à la pointe avant du V, lève le bras. Dans le tonnerre des 900 CV. des *Pratt* et *Whitney*, les douze avions décollent vite.

Bientôt, à 2.000 déjà, ils volent vers le camp d'Errouville où ils doivent « prendre » leurs avions de reconnaissance.

Toulin, dans son rétro, voit de chaque côté ses pilotes impeccablement alignés.

Sur sa droite Dubard, Jousse, Ramond, Martinet, Hémond. Sur sa gauche Varnu, Rignard, Grassoux, Combeau, Léger. Derrière lui, comme un chien de garde, gambadant d'une

aille à l'autre, Pridière, le fin tireur de l'escadrille.

La plupart de ces hommes sont des réservistes, deux ont fait la fin de la dernière guerre.

On les a convoqués sur l'heure, par feuilles individuelles, fin août, quand les événements se sont précipités. Ils ont répondu avec toute leur âme, avec tout leur cœur, avec tout leur amour de la Patrie.

Toulin songe à tout cela, à la tâche immense, glorieuse sans doute, mais dangereuse souvent, des aviateurs de France.

Lui, c'est son métier. Capitaine à vingt-huit ans, brillant officier remarqué de ses chefs, non seulement pour son courage et son allant mais aussi pour son initiative et ses qualités de technicien et de tacticien, il fait la guerre avec tout son cœur certes, et d'autant mieux que la France depuis des années le paye pour qu'il la défende si, un jour, elle est en danger...

*
**

Sous les ailes des *Curtiss*, à 4.000 maintenant, défile le calme paysage lorrain : vaste damier de terre jaune et verte que marquent quelques bois dont les pauvres branches dégarnies semblent implorer le ciel et le prendre à témoin de leur infortune...

Une ou deux minutes et l'on sera au-dessus d'Errouville où déjà, peut-être, attendant leurs chiens de garde, tournent lentement les *Les Mureaux*.

Toulin songe à ses mitrailleuses.

Les unes après les autres, d'une salve brève et perçante, il les essaye. Derrière lui, ses pilotes font de même. On saura se défendre si jamais...

Au loin, juste dans la ligne du capot, Toulin aperçoit les quatre *Les Mureaux*, exacts au rendez-vous.

Les *Curtiss*, sur le balancement d'ailes de Toulin, signal convenu, se disloquent en une gerbe fulgurante et, par groupe de trois, prennent leur avion de reconnaissance respectif.

Le vrai départ...

*
**

Le *Les Mureaux* que protègent Toulin, Dubard et Varnu prend de l'altitude.

Au sol, apparaissent puis s'estompent vite Hettange, Cattenom, Bouzonville. La frontière approche. Voici Bedersdorf, à cheval sur la ligne théorique qui sépare la France de l'Allemagne.

Les quatre avions volent maintenant au-dessus du sol ennemi.

Toulin vole à la même altitude que le *Les*

Mureaux, à quelque cinq cents mètres en avant. Varnu se maintient un peu plus haut, à quelques centaines de mètres en arrière, à droite. Dubard, dans la même position, se tient à gauche. L'avion de reconnaissance vole et travaille au centre d'un triangle de mitrailleuses.

Rien dans le ciel, rien sur la terre, pas le moindre éclatement, pas la moindre action de la D. C. A.

Nos hommes voient les grands remblais de terre brune qui témoignent de travaux récents, sinon en cours.

Sûrement, sur le biplace de reconnaissance, l'observateur-photographe ne doit pas chômer. Que de choses intéressantes à rapporter à ceux du sol!

La mission s'accomplit calmement, sans l'inutile hâte qui engendre l'erreur dans le travail. Les moteurs tournent rond, l'air est calme, le ciel sans ennemi. Que souhaiter de mieux?

La reconnaissance s'achève. Tout au moins l'aller. Voici Mettlach, sa gare et sa ligne de chemin de fer qui suit la Saar. Quel bel objectif cela ferait!

Les avions font demi-tour. Le photographe du *Les Mureaux*, d'un grand geste des bras, fait comprendre à sa garde que le travail est terminé et qu'on va faire vite pour rentrer...

Mieux vaut ne pas s'attarder au-dessus du territoire ennemi...

De fait, l'avion de reconnaissance accélère tout de suite sa vitesse. Il vole presque à 220 à l'heure maintenant. C'est beau pour lui!...

Le paysage de la calme campagne lorraine défile sous les ailes françaises. Des fumées, par endroits, semblent sortir de terre. Elles montent calmement dans le ciel, indécises semble-t-il sur la direction à prendre, et s'évanouissent en de larges volutes concentriques. Mais les paysages du ciel sont fugitifs...

C'est une maison dont le toit de rouges tuiles ou d'ardoises polies passe vite sous les plans; c'est une rangée de peupliers, immenses pinceaux figés dans la terre brune, qui disparaît en un clin d'œil derrière l'empennage; c'est un carrefour dont les routes semblent de blancs lacets qui s'estompe en quelques dixièmes de seconde; c'est un nuage tout rond, dont la grosse masse dorée par le soleil pare ses bords déchiquetés d'une auréole violette et qui vous croise majestueusement; c'est un éclair de soleil qui, comme une lanière de fouet, vient vous cingler le visage et réjouir vos yeux; c'est le fleuve dont les méandres du grand ruban d'acier restent pour nous inexplicables; c'est le vieux manoir au front crénelé qui étale ses antiques magnificences architecturales; c'est la nuit qui semble mon-

ter de la terre, noyant dans sa grisaille humide...

*
**

Toulin, à la verticale de Wallerfangen, aperçoit la masse de Saarlautern, prise dans un méandre de la Saar.

Inutile de survoler la ville qui, sans nul doute, doit être sérieusement défendue par la D. C. A.

D'un petit coup du pied droit, Toulin met le cap sur Bedersdorf, notre village frontière. Un coup d'œil au rétro : les trois autres avions suivent.

Toulin est heureux. L'air est pur, le ciel clair, la mission s'est montrée aisée, le moulin tourne rond. Tout à l'heure, dans la popote familière, ses camarades et lui, au chaud, se retrouveront heureux.

Mais quels sont, au loin, ces points noirs qui, à la même altitude, viennent vers eux ?

Pas une patrouille française, bien sûr. Alors...

Alors, bientôt, trois *Messerschmidt* dessinent sur le ciel bleu d'acier leurs silhouettes effilées. Ils reviennent sans doute d'une patrouille au-dessus de nos lignes.

Varnu, Dubard et le pilote du *Les Mureaux* ont, eux aussi, vu l'adversaire... et le danger...

A grands coups de gaz, Varnu et Dubard dépassant l'avion de reconnaissance, ont rejoint Toulin. Le *Les Mureaux* a compris la manœuvre : les *Curtiss* vont attaquer les *Messerschmidt* pour l'empêcher, lui, d'être attaqué par eux.

Alors, il pique ferme vers la terre française, sa terre, fuyant un combat de fauves qui n'est pas fait pour lui, un combat qui ne pourrait que le conduire à la catastrophe... Mais avant de s'éloigner l'équipage de l'avion français porteur des précieux renseignements jette un regard de reconnaissance — un regard peut-être un peu triste et angoissé — à nos trois chasseurs qui courageusement, sans vouloir penser qu'ils entreprennent une lutte inégale par la faute de leur armement insuffisant, se précipitent en avant...

*
**

Les Allemands acceptent le combat.

Bien groupés, nos trois *Curtiss* piquent un peu et entreprennent un mouvement tournant sur la droite pour se mettre dos au soleil. Les *Messerschmidt* ne modifient pas leur disposition.

Les adversaires sont maintenant distants de cinq à six cents mètres...

Nos trois pilotes foncent sec sur le groupe

allemand. Toulon, détaché nettement en arrière, suivant une tactique élaborée à l'avance, a, d'un balancement d'ailes, donné le signal de l'attaque.

Varnu et Dubard piquent encore de quelques dizaines de mètres, semblent s'engager à gauche puis, trompant l'adversaire, d'un grand coup de pied, virent à droite, se retournent « comme des crêpes », et se retrouvent sous le groupe des trois *Messerschmidt*, à moins de cent mètres en dessous et en arrière.

Les mitrailleuses claquent. Deux allemands, d'une abattée rapide sur l'aile, perdent de l'altitude. Touchés sans doute... Mais non, ce n'est qu'une feinte de leurs pilotes! Ils redressent d'un seul coup et entrent dans le combat.

C'est une grande bagarre, une mêlée générale où, confondues, cocardes et croix gammées s'entrelacent en grandioses arabesques... Les avions se croisent, virent, piquent, s'embarquent de côté, s'éloignent du combat pour revenir dans une meilleure position, tandis que des capots et des ailes les flammes des mitrailleuses et des canons, par saccades successives, sèches et luisantes, percent le ciel.

Varnu et Dubard, au milieu des trois Allemands, attaquent comme des lions.

C'est alors que Toulon intervient.

De cent mètres en arrière du groupe où la lutte à mort se poursuit, il fonce comme

un bolide, d'un grand coup de gaz. Il plonge, arrive sous le groupe, redresse, l'œil rivé au collimateur, tire...

Un avion à croix noire qui hésite un moment, bat d'une aile sur l'autre, lève le nez comme pour une dernière respiration, puis d'un seul coup pique et va s'écraser au sol dans une gerbe de flammes et de fumée noire et dense...

Toulon, heureux, sûr de l'effet de surprise qu'il vient de provoquer, sûr du nouvel effet qu'il va encore provoquer, vire d'un seul coup d'un brusque retournement, repasse dans l'autre sens sous le groupe en bataille, vise de nouveau, tire sa salve meurtrière... Mais aucun *Messerschmidt* ne s'abat...

C'est fini. Les pilotes allemands ont vu la manœuvre. Au dernier moment ils s'écartent en un large cercle, prennent dans leurs feux croisés nos trois pilotes. C'est un groupe homogène, de cinq avions, qui lutte maintenant. Toulon ne pourra rééditer une seconde fois sa manœuvre victorieuse...

La sarabande infernale recommence. Chaque pilote, français ou allemand, joue sa vie. Il le sait. Au prix des pires acrobaties, au prix des pires efforts, au prix d'une tension d'esprit et d'une dépense physique exceptionnelles, chacun tente de placer la salve définitive qui verra l'adversaire s'abattre en feu.

Soudain, Toulin ressent un grand coup au cœur. A cinquante mètres devant lui un avion aux cocardes tricolores s'abat en vrille, une fumée déjà dense traînant derrière lui comme un voile de deuil. Sur le gouvernail un chiffre, sept. C'est ce pauvre Dubard qui vient de livrer son dernier combat, au-dessus de son sol, pour défendre son pays, et qui va — c'est sans doute la mort qu'il souhaitait au fond de son cœur — s'écraser en héros.

L'action continue, s'acharne dans le ciel clair durant quelques secondes encore.

Mais bientôt Toulin, la rage au cœur, donne à Varnu l'ordre de cesser le combat... Plus de munitions! Messieurs les ingénieurs responsables, de leurs bureaux bien calfeutrés, estiment que trois cents balles sont suffisantes par mitrailleuse.

Les pilotes allemands, heureusement, n'insistent pas. Ils laissent les notres piquer à fond, redresser au ras du sol, fuir à tire d'aile.

Un regard à terre où deux avions achèvent de se consumer, tristes cercueils... Et parmi ces deux appareils détruits qui marquent la valeur de nos ailes, un appareil français...

*
**

Quelques minutes et le village apparaît dans le lointain, son grand terrain d'atterrissage à peine signalé.

Toulin et Varnu réduisent les gaz, sortent le train, font un tour de piste... Les roues touchent l'herbe sèche, les avions dansent d'une aile sur l'autre, la béquille se pose enfin au sol après quelques soubresauts, les freins agissent, les appareils stoppent après un dernier tour de l'hélice qui se met en croix...

Les pilotes sortent lentement, pesamment, étirent leurs jambes engourdies, enlèvent le casque qui enserre leur tête, posent leurs pieds hésitants sur la terre gelée.

Les mécanos ont bondi. Déjà les housses sont passées sur les moteurs et les hélices, les avions poussés à la main sous les hangars de toile.

— Tout le monde est rentré, mon capitaine, dit un mécano. Sauf le capitaine Rignard. On est sans nouvelles... Et le lieutenant Dubard, mon capitaine?

Toulin, d'un grand geste des bras a fait comprendre.

Une pauvre petite figure qui se crispe pour ne pas pleurer, des yeux qui se ferment un instant pour cacher leur douleur, un petit gars qui s'éloigne, courbé, et dont la pensée monte vers celui dont il soignait chaque jour, amoureusement, le fin monoplace, le sept...

*
**

Tous les pilotes qui ont participé à la mission sont réunis dans le bureau du colonel.

Jousse, qui commandait le groupe qu'il formait avec Ramond et Martinet, dit simplement :

— Pour nous, mon Colonel, rien de particulier. Le *Les Mureaux* a accompli sa mission normalement. Nous avons été un peu secoués par la D. C. A. allemande au-dessus de Mützingen et de Kirf. C'est tout. Pas de pertes, pas de dégâts...

— Egalement rien de particulier pour nous, mon Colonel, dit Léger, commandant du quatrième groupe. Vu de loin un *D. O. 17* du côté de Britterhof. Il est passé, nous n'avons pas insisté. Pas de pertes, pas de dégâts.

Hémond est plus triste en prenant la parole :

— Nous avons rencontré une patrouille de trois *Messerschmidt* au-dessus de Wellingen, juste à la frontière. Combat pendant que le *Les Mureaux* en profitait pour s'éclipser. Grassoux a désarmé un ennemi. Seulement, mon Colonel, à la fin de la bagarre, il nous manquait le capitaine Rignard. J'ignore ce qu'il est devenu...

— Et vous, Toulin, comment s'est passée votre mission ?

— Bien, mon Colonel. Je veux dire « bien » pour l'avion de reconnaissance qui a pris les renseignements et les photos demandés et qui je pense est bien rentré. Pour nous, Varnu, Dubard et moi, nous avons rencontré une patrouille de trois *Messerschmidt* un peu avant Bedersdorf. Combat. Très dur. Nous avons descendu un Allemand. Seulement, le pauvre Dubard est allé s'écraser en flammes au sol... sans espoir.

— Oui, dit le colonel, je vois que cela a été dur ce matin, particulièrement dur. Un ennemi abattu, un autre désarmé bien sûr, c'est beau, c'est quelque chose dans le livre de l'escadrille. Mais un mort chez nous, et un manquant pour lequel je n'ai plus grand espoir, cela est trop... Enfin, mes amis, c'est la guerre. Et il faut bien que nous sachions une chose : les victoires, même les plus belles, se paient... Malgré les pertes, malgré les camarades qui disparaissent, ayons du courage...

*
**

La popote est triste après le dur combat. L'horloge campagnarde vient d'égréner la demie de midi et les hommes, silencieux et sombres, mangent tristement.

Deux places sont vides.

Le colonel, qui ressent au cœur la peine

de tous et qui, comme eux, songe aux deux absents, essaie cependant de semer parmi ces hommes, sinon la gaieté — il n'en est pas question — tout au moins un peu de vie.

Mais ses paroles, qu'on sent de circonstance malgré l'intonation naturelle qu'il tente de leur donner, tombent dans un grand silence triste, un silence pesant qui enveloppe le corps et le fait frémir comme si on le plongeait dans une chambre froide.

Il semble que les épaules sont rondes et voûtées, il semble que les galons des brillants uniformes sont moins dorés, il semble que le vin des verres est moins chaud au cœur, que le soleil qui joue avec la suspension est un artifice de théâtre, sans vie et sans chaleur...

La porte s'ouvre d'un seul coup et Rignard lui-même, la figure joviale, apparaît dans l'encadrement.

De grands cris joyeux l'accueillent.

— Eh bien, mon vieux, tu nous en fais des émotions!

— Que s'est-il passé, Rignard?

— Mon Colonel, dans la bagarre, un des pilotes allemands m'a foutu une sale rafale. Le taxi est parti en vrille et je pensais bien le redresser avant le sol. Seulement, après quelques dixièmes de seconde, le feu. Un grand coup sur l'extincteur, mais rien à faire. J'étais entouré de flammes, ma combinaison com-

mençait à chauffer un peu trop à mon gré, altitude 6.000. J'ai sauté. Chute libre assez longue, tête en bas, pour réduire ma vitesse... J'ai tiré à quatre cents mètres du sol environ. La soie est bien sortie, un choc un peu sec et je me suis retrouvé assis dans le harnais... épatant le harnais vous savez, mon Colonel... Je me suis posé dans un pré, à quelques centaines de mètres de mon taxi qui est allé s'écraser en feu dans une vigne. C'est malheureux de détruire ainsi des ceps quand le vin est si bon! J'aurais voulu vous prévenir par téléphone, mais impossible. Alors je me suis fait ramener par une voiture d'un poste de secours. Voilà, mon Colonel.

— C'est bien, mon cher. Je suis heureux pour vous.

— Et vous autres, dit Rignard, en se tournant vers ses camarades.

— Dubard, mon vieux, fini.

— Pauvre vieux, moins de chance que moi...

Et le repas qu'il pensait quelques minutes auparavant devoir se dérouler si gaiement au milieu des camarades heureux de son sauvetage, n'était plus pour lui — comme pour les autres — qu'une corvée à expédier vivement.

Le lendemain matin, par la voix de la presse et de la radio, ceux de l'arrière prenaient connaissance de ce simple communiqué :

« Rien d'important à signaler sur le front terrestre. Activité des deux aviations. Nos appareils de reconnaissance ont accompli leurs missions sans perte. Un avion de chasse ennemi a été abattu, un autre a regagné ses lignes désarmé. »

« Rien d'important à signaler... », dit le communiqué.

Mais le lieutenant Dubard est mort. De lui, le communiqué ne parle pas...

Les Français de l'arrière n'auraient-ils pas assez de courage pour supporter la vérité?... On veut donc leur faire croire que notre aviation est non seulement égale, mais encore supérieure à l'aviation allemande?

Pauvres Français de l'arrière! Comme on les trompe...

Des avions de bombardement qui volent à 200 à l'heure alors que les Allemands foncent à 420... des avions de reconnaissance moitié moins rapides que ceux de l'adversaire et trois fois moins armés... des avions de chasse rapides et maniables, certes, mais avec quinze secondes de tir au lieu d'une minute et demie à l'adversaire!

« Rien d'important à signaler... »

...Mais ceux de l'escadrille, là-haut en Lorraine, ce même matin à la même heure, disent un dernier adieu à leur camarade le lieutenant Dubard, mort pour la France, tandis

qu'au-dessus de la tombe à la terre encore fumante — une tombe dont le modeste cercueil renferme tout juste quelques os à moitié calcinés — le colonel lit d'une voix hachée de douleur la citation élogieuse...

CHAPITRE VIII

LA RECRUE...

Fin janvier 1940.

Il était arrivé au matin du 20 janvier, le dur janvier 40.

Un car du 23^e Train, qui transportait des permissionnaires joyeux et bruyants l'avait déposé au milieu du village lorrain, juste devant la mairie dont les marches ébréchées du perron semblaient plonger — comme partout en ce doux pays! — dans un tas de fumier fumant sur lequel poules et canards s'en donnaient à cœur joie.

Sur le macadam de la route recouverte d'une gluante et noire boue de neige, il déposa sa valise et sa cantine, la cantine verte aux initiales blanches appliquées rapidement au pochoir.

Un planton le renseigna.

Le bureau du colonel commandant l'esca-

drille de chasse était installé un peu plus loin, dans une vaste et vieille maison carrée que les gens du pays appelaient « Le château » et qui, de château, n'avait sans doute que le nom et la renommée régionale. Suivre la grande rue tout droit durant cent ou cent cinquante mètres, puis prendre la première rue à gauche. Le « château » est là, un peu plus loin, solidement assis derrière les arbres dégarnis de feuilles de son petit parc.

Notre homme confia ses bagages à des artilleurs qui étaient là, tout près, bruyants et joyeux, jouant aux cartes dans la grange à la paille sèche qui constituait toute leur maison.

D'un pas vif, saccadé, qui rencait plus sonores sur le sol les grosses chaussures de ski qui lui enserraient les pieds, la cigarette aux lèvres, le buste droit se balançant régulièrement d'une épaule sur l'autre, il se dirigea vers « le château ».

Un planton à la porte. Un planton qui se met au garde-à-vous devant ce pilote inconnu, à l'œil sévère et au visage sec, anguleux, que disgracie un peu un nez long, pointu, fin comme une lame.

— Colonel?

— Dans son bureau, deuxième porte à droite dans le couloir...

— Merci.

Les chaussures claquent sur les cinq marches du perron. Deux coups de l'index, secs et nets, à la porte du colonel.

— Entrez!

Garde-à-vous, salut.

— Sergent-chef Pierre Marnier, mon Colonel. Suis envoyé ici comme pilote de chasse par le Centre de Reims.

— Oui, nous vous attendions...

— J'ai une lettre du colonel du Centre pour vous, mon Colonel.

— Donnez.

Le colonel ouvre l'enveloppe et, sans qu'un muscle de son visage puisse laisser deviner le contenu du message, il lit :

« Mon cher Ami. Je vous envoie le sergent-chef Pierre Marnier qui remplacera dans votre escadrille le pauvre lieutenant Dubard.

« C'est un excellent pilote, rompu à l'acrobatie, plein d'allant, et qui, je le pense, vous donnera la plus grande satisfaction. Mais c'est un garçon assez taciturne, peu liant, qui a sa tête. Il est bon, parfois, de ne pas hésiter à le tenir ferme et à lui parler sévèrement. Mais je suis sûr que vous saurez le comprendre. Vous en ferez alors ce que vous voudrez. C'est ce que je souhaite. Bien à vous. »

— Le colonel me parle de vous, mon ami. Vous êtes paraît-il un excellent pilote. Nous

verrons cela tout à l'heure... Quel âge avez-vous?

— Vingt-deux ans, mon Colonel!

— Jamais combattu, n'est-ce pas?

— Non, mon Colonel. J'étais à Istres, puis à Reims, d'où l'on m'envoie ici...

— Sachez bien qu'on peut être un excellent pilote et un mauvais combattant. Ici, pas de spectacle. L'acrobatie n'est pas tout. Ce qu'il faut, c'est éviter de se faire descendre... et descendre l'adversaire! Il n'y a pas de honte à rompre un combat quand on se trouve en état d'infériorité trop flagrant; mais il y a lâcheté à fuir devant un adversaire qui ne dispose pas d'armes supérieures aux siennes. Et la lâcheté, je la punis, sévèrement... Vous avez déjà piloté un *Curtiss*?

— Oui, mon Colonel. Sept heures de vol sur *Curtiss*, depuis mon arrivée à Reims.

— Un bon appareil, n'est-ce pas? Maniable, solide, qui grimpe. On doit faire du bon travail avec un tel engin... Bon... Trouvez-vous dans une heure ici, nous monterons au terrain...

Le colonel prend son téléphone :

— Grassoux, voulez-vous venir tout de suite... Merci.

Le sous-lieutenant Grassoux frappe et entre.

— Grassoux, voici le sergent-chef Pierre

Marnier, notre nouveau pilote. Il remplace Dubard. Donnez-lui une chambre et passez-lui les consignes de l'escadrille. Il peut commencer son installation en attendant que nous montions au terrain. Dans une heure ici, n'est-ce pas Marnier? Ici, c'est une chose sacrée que l'heure, ne l'oubliez pas...

*
**

Sur le terrain lézardé de longues traces de roues, les mécanos s'affairent autour de quelques avions. La toilette matinale.

Un groupe de pilotes, officiers et sous-officiers, au milieu duquel va et vient la casquette aux cinq galons du colonel. Près de lui Pierre Marnier, silencieux, morne, comme un peu buté, les lèvres serrées.

Le colonel lui avait dit : « Soyez ici dans une heure. » Il est arrivé un quart d'heure trop tard.

C'est grave, ça, l'inobservation de l'heure, dans l'esprit du colonel.

La semonce a été sévère.

— Vous allez prendre ce taxi, le 16. Ce sera votre avion. Il sort de révision. Il n'est ni meilleur ni moins bon que les autres. A vous de savoir en tirer parti... Vous allez décrocher, monter à 800, nous faire une petite séance de

voltige et revenir. Pas plus d'un quart d'heure de vol, n'est-ce pas? Allez vous habiller.

Pierre Marnier s'éloigne vers la tente qui sert de vestiaire. Quelques minutes et il est devant le colonel, vêtu de la lourde combinaison, casqué.

— Et votre parachute?

— Mais, mon Colonel, je n'en ai pas.

— Vous n'en avez pas, naturellement vous n'en avez pas. Faut-il aussi vous servir? Vous ne pouviez pas en demander un? Un bon pilote, sain d'esprit, ne monte pas à bord sans son parachute. Il n'y a que les cafouilleux qui pensent pouvoir s'en passer.

Marnier blêmit de colère, son visage d'abord cramoisi devint pâle. Mais il se contenta et s'éloigna de nouveau vers le vestiaire pour y chercher le maudit parachute qui lui valait cette verte réprimande.

Autour du colonel, les officiers se regardaient. Vraiment, l'étincelle de sympathie n'avait pas éclaté entre le chef et son nouveau pilote!

Marnier revint enfin. D'un mouvement souple il monta à bord, arrima ses bretelles, ferma sur lui le capotage de tête.

Un coup de gaz, du palonnier à droite et à gauche pour garder la ligne, un petit coup d'ailerons pour compenser l'embarquement

sur une aile. L'avion roule à peine, la béquille se lève, les roues quittent le sol. Le nez du *Curtiss*, droit sur le ciel, semble trainer derrière lui la masse de l'appareil. Quelle montée!

Les yeux du colonel, un peu fermés, suivent la montée vertigineuse. On devine les prunelles d'acier qui jugent et qui critiquent, qui se laissent peu à peu envahir par la colère.

L'avion maintenant est à huit cents mètres. La sarabande se déroule, infernale, effrénée, angoissante par moments. D'une aile sur l'autre, piquant, remontant, passant sur le dos, le *Curtiss* poursuit durant des minutes sa valse endiablée.

— Il ne se défend pas mal, le petit.

— Je vous crois, mon capitaine. Regardez, il se paie un S vertical... il est gonflé!

Le colonel, les yeux toujours rivés à l'avion, semble moins nerveux. En quelques instants sa figure s'est détendue, son regard s'est fait moins sévère. Autour de lui, les hommes qui furtivement regardent son visage pour y lire le jugement se réjouissent peu à peu. Sans doute le nouveau n'aura-t-il pas un trop mauvais accueil à son arrivée.

C'est qu'il est sévère, le colonel, sur la question « métier »! Il commande une escadrille d'as, il veut qu'elle reste une escadrille d'as.

Pas d'à peu près! Du travail, du bon travail, bien fait, on reste. Sinon, ça ne traîne pas. Les bagages et en route pour le Centre d'instruction.

Une dernière chandelle, là-haut, les gaz qu'on réduit, une hésitation du nez d'acier levé face au soleil comme pour le narguer, une abattée sur l'avant, la manette qu'on tire à fond sur soi... C'est le piqué « pleins tubes ». Dans le bruit rageur des 900 chevaux qui mugissent à tout rompre, l'avion pique comme une pierre, jusqu'à la verticale. 700... 600... 500... 400... 300... 200 mètres... Alors, alors, qu'attend-t-il pour redresser? Voilà! Gaz un peu réduits, c'est la ressource. Pas une ressource classique. Ce serait trop simple! A la fin du piqué un coup de palonnier, aidé aux ailerons, a incliné l'avion sur l'aile en même temps que le manche le redressait. C'est une ressource en tranche! Sur sa vitesse, le *Cur-tiss* semble déraper, glisser sur l'air comme une voiture sur le verglas. Mais il est vite mis à la raison par les muscles précis et le cerveau équilibré qui le maîtrisent!

Vingt mètres. Marnier sort son grand répertoire. Gaz au minimum, queue basse, il s'enfonce lentement. A quatre ou cinq mètres du sol il remet toute « la gomme », incline à quarante cinq degrés et, devant les yeux quelque peu affolés de ceux du sol, s'amuse à par-

courir en tous sens le terrain, à 450 à l'heure, une aile à cinquante centimètres du sol!

Le colonel piaffe.

Enfin Marnier, arrivé au bout du terrain, tire à lui, monte, sort les roues et revient atterrir en danseuse, tombant d'une aile sur l'autre, à dix mètres du groupe des pilotes!

Il sort de l'avion, souriant.

— Mon garçon, dit le colonel, sans doute pilotez-vous bien. J'avoue que votre petite séance d'acrobatie était assez réussie. Mais, ici, à la guerre, nous n'avons pas à faire du cirque. Ce que vous avez fait là-haut est parfait, je le répète. Ce que vous avez fait au sol et près du sol est ridicule...

— Mais, mon Colonel, j'ai voulu vous montrer...

— Oui... ce que vous saviez faire, n'est-ce pas? Mais apprenez une chose. C'est qu'on est en guerre et non en meeting. Et en guerre on ne vole pas en tranche une aile à cinquante centimètres de terre! Il n'y a pas de spectateurs en guerre! Mais cela est une fantaisie unique j'espère. Il y a plus grave à mes yeux... Vous avez décollé, et vous avez atterri, avec votre capotage de tête fermé. Et cela je ne le veux pas! Et vous m'entendez aussi, vous tous qui êtes là!... On décolle capotage ouvert, on atterrit capotage ouvert! Songez un

peu à ce qui arriverait si vous capotiez, soit au départ soit à l'atterrissage, et que votre capotage se coince? Et si le feu se déclare? Hein? Vous resteriez prisonnier, à griller, pour une pareille négligence? Allons mon petit, il ne faut pas rendre l'aviation plus dangereuse qu'elle n'est en temps de guerre... Et puis, enfin, pas d'atterrissages fantaisistes comme le vôtre. Le terrain ici, c'est des trous et des bosses, c'est des dénivellations brusques qui vous embarquent sans rémission. Prenez votre terrain de loin, descendez lentement, posez-vous bien à plat, d'aplomb, tout droit, ne freinez pas brusquement. Sur un terrain de campagne, un pilote de chasse doit se poser comme un pilote de ligne au Bourget...

— Mon Colonel, je vais me surveiller...

— Oui, corrigez-vous et je pense que vous serez une excellente recrue pour cette escadrille. Vous faites partie de la patrouille quatre avec le capitaine Toulon, ici, chef de patrouille, et le sous-lieutenant Varnu.

Le colonel fendit le cercle de ses hommes, s'éloigna à grands pas.

— Ta démonstration était parfaite, mon vieux. On se tutoie, hein?

— Bien sûr.

— Mais ne fais pas de fantaisies. Tu sais, c'est la guerre, le colonel a raison. Tu verras,

c'est un chic type, un père pour nous... Un peu bourru, comme ça, mais il fait du boulot. Vous vous entendrez bien, t'inquiètes pas... Allez vous autres. Un tour au bar pour fêter l'arrivant et à la popote!

CHAPITRE IX

SON PREMIER COMBAT

Février 1940.

Pour la quatrième fois depuis l'arrivée du sergent-chef Pierre Marnier, le pâle, hésitant et semble-t-il timide soleil de janvier s'est levé dans le ciel glacial.

Marnier n'a pas volé depuis sa brillante et orageuse démonstration devant le colonel. Chaque jour, sous la toile du hangar de campagne, il a longuement tourné autour de son avion, l'a flatté de la main, a caressé ses ailes et son fuselage, a tâté les commandes, a installé à sa guise son habitacle. Il en a pris possession, il a son avion à lui, son avion de combat! Et il le sent comme lui impatient de s'évader vers le ciel limpide, de caracolier entre les nuages, de s'enivrer d'air et d'espace, de s'étourdir dans la grande joie de l'altitude et de la vitesse...

Et il le sent aussi, comme lui, pressé d'aller par delà bois et rivières, par delà plaines et collines, dans l'immensité sereine des cieus où planent les ombres immortelles et à jamais unies du grand Guynemer et de son *Vieux-Charles*, combattre et détruire l'ennemi...

Des camarades ont volé, eux, ces quatre derniers jours. Patrouilles, missions d'accompagnement, protection de l'aviation de reconnaissance... Pas de combat.

Marnier est acclimaté maintenant. Ces hommes inconnus de lui il y a quelques dizaines d'heures sont maintenant ses camarades, ses amis, ses confidents, presque sa famille. Miracle de l'ambiance aviation, miracle de l'esprit des gens de l'air qui savent ce qu'est la mort et qui veulent la vie franche, saine, confiante, gaie, qui veulent l'amitié.

*
**

Le bar est calme.

Et c'est moins un bar qu'un lieu de réunion, qu'une salle de lecture et de jeux. Les hommes lisent ou écrivent, rêvent, parlent doucement, assis autour du poêle qui chante gaiement.

La porte s'ouvre.

Un planton.

Il avise le capitaine Toulin, perdu dans la lecture d'un numéro de *l'Illustration*.

— Mon Capitaine, le Colonel vous demande à son bureau ainsi que le sous-lieutenant Varnu et le sergent-chef Marnier.

— Bien, merci. On y va. Hop! Varnu et Marnier, au bureau du Colonel.

*
**

Penché sur ses cartes, le colonel a répondu « entrez » sans détourner la tête, sans lever les yeux.

— Mon Colonel...

— Je vous attendais. Une mission pour vous, Messieurs de la patrouille quatre. Ordre de surveiller la frontière entre ces deux points : Waldwisse et Niedaltdorf. On pense que les Allemands vont essayer de venir photographier quelques travaux de terrassements que nous venons d'entreprendre à l'arrière des lignes. Donc, les en empêcher. Votre patrouille durera une heure trente. Départ d'ici à 9 heures 15, patrouille de surveillance de 9 heures 30 à 11 heures. Vous serez alors relayés par vos camarades de la six.

— Bien, mon Colonel.

— Pour vous, Marnier, c'est votre première patrouille sur les lignes. Le baptême du feu. De la prudence, n'est-ce pas? Toulin prendra la tête, bien entendu. S'il y a combat, tenez-vous à l'écart si vos camarades ne sont pas

mis en danger par un adversaire trop puissant. C'est compris, n'est-ce pas? Pour votre première sortie de guerre, il est préférable que vous voyiez « ce que c'est ». Vous participerez après...

*
**

Marnier, bien assis sur son siège, le dos appuyé sur son parachute, son inhalateur pendant sur sa poitrine, il le mettra si l'on monte à plus de 5.000 ; capotage de tête fermé, il vole dans un rêve.

Le rêve qui le poursuit depuis le début de la guerre, le rêve qui occupait son esprit à Istres, au centre d'entraînement de Reims, le rêve qui le hante chaque jour, à chaque instant, se réalise enfin : il est dans son avion de combat, en plein ciel, en patrouille! Il va, peut-être enfin, se trouver face à face avec l'ennemi!

Non, il n'est pas méchant, Pierre Marnier. Il ne souhaite et ne veut de mal à personne ; il n'a pas de haine. Mais il est un soldat. Il est fait pour se battre. Alors, autant vaut rencontrer l'adversaire...

4.500, ciel clair, visibilité parfaite. Au sol, l'aspect habituel : des champs verts que coupent en tous sens de fraîches tranchées en

dents de scie, des routes luisantes et tortueuses, des villages qui semblent morts.

Marnier jette un regard à sa montre de bord. Encore une demi-heure et on rentrera. Une patrouille sans histoire sans doute... Devant lui, à trois cents mètres, le capitaine Toulin qui inlassablement parcourt le circuit indiqué ; à gauche, à quatre cents mètres, Varnu, sur la même ligne que lui. Il l'aperçoit assez nettement, lui aussi bien appuyé sur son parachute, la tête impassible qu'il penche par instant pour regarder le sol en inclinant légèrement le buste vers l'avant.

Les moteurs tournent rond. L'air est calme.

Tiens... Mais Toulin se balance d'une aile sur l'autre? Alerte?

Marnier fouille le ciel de ses yeux qu'il croit perçants. Rien. Toulin, pourtant, accentue son signal. Il ralentit pour permettre à ses deux ailiers de le rattraper... Il est maintenant sur la même ligne qu'eux. D'un geste du bras, il désigne un coin du ciel.

Trois points noirs, en effet, un peu plus haut, qui arrivent sur eux. Allons, Marnier n'a pas encore l'œil du chasseur. Il devra apprendre à regarder, et apprendre aussi sans doute beaucoup d'autres choses avant d'être un fin pilote de guerre.

On voit nettement les avions maintenant. Ce sont bien des ennemis : un biplace de rep-

connaissance accompagné de deux chasseurs.

La patrouille promet de se terminer moins posément qu'elle n'a commencé.

Toulin, du bras toujours, fait comprendre à Marnier que Varnu et lui vont attaquer. Qu'il s'éloigne!

A regret, Marnier prend du large en s'élevant un peu de façon à surplomber le combat.

L'avion de reconnaissance allemand, qui a vu l'adversaire, fait demi-tour et s'éloigne chez lui. Mais les *Messerschmidt*, résolument, engagent le combat.

Les mitrailleuses commencent à crépiter. On voit les balles traçantes de Toulin et de Varnu qui se rapprochent des taxis ennemis.

La mêlée devient serrée. Les quatre hommes, à plus de 400 à l'heure, se battent en furieux dans un rayon de trois cents mètres. Les feintes, les passes et les acrobaties, fleurons du combat singulier, se succèdent dans le ciel en de savantes arabesques. En bas, comme indifférentes au drame aérien qui se déroule, fantastique, les collines continuent de monter à l'assaut du ciel clair, les rivières continuent de charrier leur eau boueuse et glacée, les arbres continuent de frissonner sous le vent sévère...

Marnier s'énerve. Etre là, à moins de mille mètres du combat et rester en dehors de la mêlée, ne pas se lancer dans la bagarre, lais-

ser aux camarades tout le travail, tout le danger, est-ce pour cela qu'il a choisi le métier de pilote militaire, est-ce pour cela qu'on l'a envoyé en patrouille, est-ce pour cela qu'on lui a confié un *Curtiss*? Pour qui le prend-t-on?

Il sait piloter, lui!

Il a du courage, lui!

Bien sûr, c'est son baptême du feu! Mais enfin, n'est-ce pas, il faut bien un jour, en guerre, livrer son premier combat! Et puis, le colonel, quand il apprendra ce qu'il va faire, ne lui en voudra pas d'avoir enfreint l'ordre reçu!

Marnier s'est décidé. Il va disputer sa chance. D'un large virage il se place dos au soleil, monte un peu encore. Un grand coup de gaz, manette vers lui, il fonce sur le groupe qui est là, devant lui, et où s'entremêlent les appareils dans un infernal tournoi.

Marnier voulait jouer la surprise.

Cela n'a pas manqué!

Les pilotes allemands ont crû à l'arrivée de renforts français. Les nôtres, surpris en plein combat, étonnés, ont hésité un court moment. Et tout le monde a rompu le combat, piquant chacun vers ses lignes.

C'était peut-être mieux pour Toulin et Varnu qui, n'ayant plus guère de munitions, risquaient de se faire proprement descendre par les *Messerschmidt*.

Quant à Marnier, comme il a plongé au beau milieu de la bagarre, il a pris une bonne rafale « maison », qui sans doute ne lui était pas destinée, mais qui a transformé son fuselage en écumoir!

C'est tout ce qu'il a gagné par son geste irréfléchi... Ce n'est guère réussi!

*
**

Les trois avions aux cocardes tricolores ont pris le chemin du retour.

Vol sans histoire.

Le terrain.

On se pose.

Toulin et ses compagnons descendent de leurs avions. Le capitaine jette un regard à Marnier, sans un mot, un regard qui n'est pas celui du supérieur, mais celui d'un chef de patrouille. Un regard sans haine, bien sûr, sans même un reproche à la jeunesse, mais un regard qui juge sévèrement.

*
**

Derrière sa grande table de bois blanc surchargée de papiers et de cartes, le colonel s'agite sur sa chaise.

Il ne semble pas très content, le colonel!

En face de lui, Marnier. Regard gêné, bouche muette, attitude peu fière.

— Le capitaine Toulin m'a rendu compte de votre patrouille. Ce n'est guère brillant pour vous, mon garçon... Alors? On vous donne l'ordre de ne pas participer au combat à moins d'un trop grand danger pour vos équipiers, on vous dit de regarder et d'apprendre, et vous vous lancez à corps perdu dans la bagarre, sans même réfléchir, vous prenez toute une rafale... Et vous pensez que je peux être content?

— Mon Colonel, c'était plus fort que moi. Quand j'ai vu le combat, quand j'ai pensé que j'étais là, à quelques centaines de mètres, inutile, je n'ai pu m'empêcher de foncer... Seulement, je ne pensais pas que c'était aussi difficile de se battre. Je n'ai rien vu, ou presque, que des avions qui s'entre-croisaient en crachant le feu...

— Oui, on arrive de son Centre d'Entraînement, gonflé c'est sûr, et on croit qu'on est un as. On croit qu'on va en remonter à ceux qui se battent depuis plusieurs mois! C'est beau la jeunesse et le courage, mais il faut apprendre le combat aérien. Et il ne pardonne pas le combat aérien, la prudence s'impose! Vous l'avez appris. Et puis, mon ami, la première chose, pour un soldat, c'est de savoir obéir. Je vous avais donné un ordre, vous ne l'avez

pas suivi. Tant pis pour vous... Si un tel fait se renouvelle, je vous renvoie d'où vous venez. Je veux qu'ici l'on obéisse...

*
**

Quand Marnier fut sorti, triste et vexé, le colonel regarda le capitaine Grassoux — un vieux chasseur de la dernière — qui avait assisté à l'entretien orageux.

— Vous avez été bien sévère, mon Colonel.

— Oui! Mais voyez-vous, mon cher, j'ai jugé notre bonhomme. C'est un gars volontaire, gonflé à bloc, trop gonflé même; et qui a sa tête. De lui, on peut attendre de grandes et belles choses. Mais il faut le tenir ferme, le freiner un peu, le « prendre ». Bien sûr, j'ai été dur. Et à contre-cœur, croyez-moi. Car j'admire ce jeune qui à sa première sortie sur les lignes se lance en plein combat, avec le plus profond mépris du danger... Seulement, je ne tiens pas à ce qu'il aille au-devant de la mort. On entendra parler de lui. Il sera sans doute l'un de nos plus brillants pilotes de chasse... quand j'aurai tempéré son ardeur et assagi sa témérité, quand son courage sera plus réfléchi...

*
**

Le colonel ne se trompait pas.

Le sergent-chef Pierre Marnier compta

parmi nos plus brillants chasseurs avant qu'un soir, au retour d'une mission — une mission comme les autres et que rien ne semblait distinguer — la Parque ne s'empara de lui pour toujours...

Mais ceci est une autre histoire, une histoire que je vous conterai.

CHAPITRE X

QUANT A LA POPOTE, UN SOIR DE PLUIE,
ON PARLE DE CELLE DE 14...

Février 1940

Le ciel déversait sur nous des trombes d'eau tandis que la nuit, d'un noir total, nous enserrait de son étreinte froide. Le vent, pour ne pas être en reste, s'était joint à ses deux compères, la pluie et l'obscurité, et se plaisait à courber les arbres de ses rafales violentes et surnoises en s'accompagnant d'un long mugissement.

Un temps de chien.

Sept heures du soir, dans un petit village de Lorraine, un village triste avec ses maisons silencieuses depuis l'évacuation des habitants, et ses tas de fumier, au seuil des portes, sur lesquels ne viennent plus sautiller les poules rousses et blanches.

J'ai pris le commandant Vassot au modeste

bureau de l'escadrille installé, en camp volant, dans la minuscule salle de bal du village. Des guirlandes de papier, vertes et rouges, pendent lamentablement au plafond et étalent, avec inconscience semble-t-il, leurs teintes passées tandis que des lampions — vestiges du dernier 14 juillet — se balancent mollement sous le souffle de la porte qui s'ouvre et se ferme.

Vassot est un ami de toujours et la joie mutuelle que nous éprouvâmes tout à l'heure, à nous rencontrer par hasard, est bien le plus sûr gage de l'amitié et de l'affection qui nous lie.

Maintenant, dans le noir, les pieds dans l'eau, nous dirigeons vers la popote.

Quand Vassot entre brusquement, ruisant, dans l'épicerie vide qui sert de popote il voit, d'un coup d'œil, que le moral est en baisse. Le silence règne. Et le silence, ça n'est guère dans les habitudes des popotes d'aviation!

Sur la table, une couverture militaire, largement étalée, sert de tapis de cartes. Bruveau, le lieutenant le plus jeune du groupe, se fait une réussite. Près de lui le capitaine Soulier s'escrime à tirer sur sa pipe éteinte, les yeux rivés au mur où les étagères vides semblent encore porter les traces des paquets de pâtes ou des boîtes de conserves qui, du-

rant des années, les ont surchargées. Le sous-lieutenant Roinjard — un corps menu dans un uniforme sévère — assis au bout de la table, écrit lentement une lettre sentimentale.

Les autres, dispersés autour de la pièce, assis sur des pliants aux teintes estivales, rêvent sans mot dire.

— Qu'est-ce que vous faites tous comme des endormis?

— Rien. On attend. On continue à attendre comme depuis huit jours...

— Et vous croyez que c'est drôle pour moi, votre chef, de vous voir là avec des têtes paillardes?

Le commandant prend un siège près de Bruveau, se verse un doigt de porto dans le premier verre venu.

Il sent que ce soir aucune des histoires de son répertoire ne pourra dérider ses camarades. Les mots les plus drôles, les faits les plus amusants, les aventures les plus cocasses les laisseront indifférents.

Comme eux, Vassot souffre de l'inactivité totale qui pèse depuis huit jours sur l'escadrille entière.

Mais est-ce sa faute, à lui, si le temps déplorable interdit les sorties?

Je le vois, à quelques pas de moi, et je lis sur son visage qu'il souffre de la tristesse de

cette soirée. Que peut-il dire, que peut-il faire?

Le principal, pour lui, le chef, est que les hommes ne s'installent pas dans l'ennui et ne pensent pas à l'ennui. Puisque la gaieté — il le sait — ne peut les distraire, ne peut amener le rire, il convient de les intéresser par autre chose, peut-être même par des histoires tristes...

Et tandis que la pluie tambourine inlassablement aux volets, crépitement rapide et sec presque couvert par le gros glouglou de la gouttière, la voix grave et lente de Vassot s'élève soudain dans le calme de la popote.

*
**

— Je suis un « plus de quarante ans », mais en 16, en mars 16, quand s'est déroulée la petite histoire que je veux vous conter, j'étais jeune, ardent, téméraire aussi.

« L'aviation n'était pas ce qu'elle est. Entre un *Farman* de l'époque et un *Morane* d'aujourd'hui, il y a la même différence qu'entre une draisiennne et un vélomoteur.

« A vingt-trois avions, nous avons décollé du terrain de Belfort, le 18 mars. Il y avait là trois *Bréguet-Canons*, trois bimoteurs *Caudron*, dix-sept *Farman*. Le but? Bombarder

le terrain d'aviation de Habsheim et la gare de marchandises de Mulhouse.

« Sitôt la frontière suisse, et jusqu'à Thann, les Allemands nous tirent du sol, sans arrêt. Nous ne pouvions grimper avec nos coucous poussifs. Autour de nous, des éclatements par dizaines, dans une fumée noire toujours plus dense.

« L'un des nôtres, ennuis de moteur, est obligé de se poser. Il réussit à rejoindre notre frontière.

« Tous, bien groupés, nous suivons notre chef, le capitaine Happ, dont le courage, la volonté et le mépris du danger représentaient quelque chose de surnaturel. Je crois bien que nous l'aurions suivi partout. A son bord, il avait le mitrailleur Pautrat, un as lui aussi.

« En arrivant sur Mulhouse, nous apercevons deux *Fokkers* qui semblent gentiment nous attendre tandis que du terrain de Habsheim décollent une dizaine d'autres appareils ennemis.

« Bientôt, ce fut le combat entre les deux groupes.

« Plus de trente avions dans un petit coin de ciel, des avions qui se chassent et se battent comme des forcenés, cela fait du bruit.

« Nous, qui étions surchargés de projectiles, pour ainsi dire incapables de réagir contre les appareils ennemis légers et maniables, nous

fonctions comme des sourds, droit devant nous, avec l'unique préoccupation de passer et d'atteindre le but.

« Après, pour rentrer, on verrait bien !

« Mais les Allemands ne nous lâchaient pas.

« Je vis le biplan de Dubar et de Rins tomber en flammes, dans une horrible chute, tandis que le *Fokker* qui l'avait descendu virait déjà pour revenir sur l'un de nous.

« L'autre *Fokker*, qui, nous devions l'apprendre plus tard était monté par Ernst Udet, s'attaque au *Farman* du sergent Leroy — on disait alors maréchal des logis — et du capitaine Bacon, observateur. Le combat ne traîne pas. L'avion français, touché tout de suite, tombe en flammes. Bacon préfère sauter dans le vide plutôt que de rester dans l'enter de feu. Leroy lutte jusqu'au bout, vainement, et va enfin s'écraser sur Mulhouse...

« Moi, pendant ce temps — j'étais encore un novice dans l'art du combat aérien — mitraillais à droite et à gauche, me défendant de mon mieux. Les balles sifflaient autour de moi, par sèches rafales. Durant quelques instants l'ennemi semblait m'oublier puis, d'un seul coup, c'était de nouveau le tam-tam autour de ma pauvre carlingue.

« Tout à coup, à quelque cinquante mètres devant moi, je vois l'appareil du lieutenant Floch qui prend feu. Troisième incendie pour

nous ! Floch sait ce qui l'attend. Le feu, pas de parachute, c'est la descente vertigineuse, les souffrances, la mort... Derrière lui, l'Allemand qui vient de le toucher est là, attentif, prêt à porter la rafale de grâce. Floch vire brusquement, fonce sur le *Fokker* qui ne peut l'éviter...

« Dans une gerbe de feu, les deux appareils qui semblent ne plus faire qu'un s'enfoncent comme une pierre puis, brusquement, semblent éclater dans l'air...

« C'était un brave garçon que Floch. Et l'exemple qu'il nous a donné mérite d'être connu...

« Mais nous ne passions toujours pas.

« Les *Bréguet-Canons* se défendent bien. Robillot qui en pilote un, avec le lieutenant Patriarche comme tireur, descend un *Fokker* après de longues minutes de combat. Mais il a le bras cassé et son passager deux balles dans l'épaule. Après une lutte dans laquelle il joue sa vie et celle de Patriarche, il réussit à atterrir dans nos lignes, son avion criblé de balles.

« Un jeune camarade serbe, engagé volontaire chez nous, dont je ne me souviens malheureusement plus le nom, abat en flammes un grand *L. V. C.* à trois passagers et deux mitrailleuses, le type allemand le plus puissant du moment...

« Maraude, mon bon copain, se fait descendre et ramène son *Farman* dans nos lignes. Il meurt quelques instants après, sur le sol de France.

« Un autre de nos avions, enfin, reçoit de plein fouet l'obus d'une batterie terrestre. Pulvérisé...

« Mais nous avions survolé et bombardé nos objectifs. Ecoutez plutôt le rapport allemand : « Les pertes causées par le bombardement de Mulhouse et de Habsheim ont été sanglantes. Mais elles sont compensées par les quatre avions ennemis que nous avons abattus. Malheureusement, nous avons perdu notre grand avion de bombardement à quatre places. »

« Nous revînmes assez tristement au terrain malgré la certitude du travail bien accompli. Dame, huit morts et quatre blessés dans notre groupe, cela pouvait compter...

« Mais le capitaine Happe, notre chef, su nous remonter en nous lisant la dernière phrase de son rapport : « Les marques de courage données par tous, blessés ou non, sont au-dessus de tout ce que j'ai vu jusqu'à présent.

« Voilà, mes amis, ce que fut, en 16, la première grande bataille aérienne. Et je suis fier, vraiment, d'y avoir participé... »

*
**

Le silence est total...

Aucune voix ne répond à Vassot.

On entend, dehors, la pluie qui toujours tambourine inlassablement aux volets et le gros glouglou de la gouttière qui s'obstine...

Mais Vassot sait que ce silence n'est pas le même que celui de tout à l'heure.

Il sait qu'il n'est plus le silence de l'ennui, mais celui de l'espoir.

Il sait que ses paroles ont porté.

Il sait que ses hommes sont prêts, gonflés, que le « passage à vide » n'est plus qu'un souvenir.

Il sait que demain, à l'aube, il pourra leur demander d'accomplir la mission la plus ingrate, la plus difficile, la plus dangereuse.

Il sait qu'aucun d'eux, maintenant, ne pense à l'inactivité des derniers jours, mais à l'activité de demain — de tout à l'heure car demain est bien près! — aux combats qu'on livrera et qu'on gagnera, pour la France, pour ceux de l'arrière.

Il sait qu'ils n'attendent plus que cet ordre :

« Décollez. »

CHAPITRE XI

LES MÉCANOS DÉMÉNAGENT...

Mars 1940.

J'ai vécu pendant trois jours avec les mécaniciens d'un groupe.

Et j'en suis fier.

Les heures passées près d'eux, avec eux, resteront dans ma mémoire comme de très belles heures. Et, eux aussi sans doute, je l'espère, se souviendront de nos journées et de nos soirées d'amitié et de gaieté.

J'ai trouvé, parmi eux, portées au plus haut point, ces choses qu'on nomme bonne humeur, dévouement, sang-froid, camaraderie...

Mais déjà, depuis le début de ce livre, j'ai eu l'occasion de vous parler des qualités professionnelles — hors de pair — des petits mécanos de notre armée de l'Air. C'est d'un autre aspect de leur vie au front dont, aujourd'hui, je veux vous entretenir.

*
**

De nouveau, la campagne lorraine est couverte de neige.

On la croyait partie, bien partie, après les dures journées de fin janvier. Mais elle est là, tenace, toujours aussi blanche, aussi immense dans sa froideur sévère qui vous tenaille le corps.

L'ordre est arrivé au matin, sitôt après l'appel. On change de cantonnement tout à l'heure. Tout doit être prêt et embarqué pour dix heures. C'est court.

Bruneau, un parisien de vingt ans, est venu dans ma chambre m'avertir du départ :

— Et maintenant, je file. Pas trop de temps pour sortir le matériel, charger ses frusques et f... le camp! A tout à l'heure...

Devant les trois hangars de toile je vois, quand j'arrive, les camions acculés aux portes. Autour, des petits gars en treillis qui s'affairent en sifflant gaiement.

Un départ, un déménagement, c'est toujours quelque chose de gai!

Le civil déménage parce qu'il a trouvé mieux.

Le militaire, en guerre, déménage volontiers parce qu'il pense trouver mieux.

Entre avoir trouvé mieux et espérer trouver mieux, il y a quand même une différence!

Mais le soldat français garde toujours, au cœur, tenace, l'espoir en des jours meilleurs, moins rudes à son corps et à son âme. Et c'est pour cela, peut-être, qu'il est un grand soldat.

Il me souvient, par ce matin sévère de l'hiver lorrain, de mes déménagements de civil. C'est quelque chose d'in vraisemblable! On pense n'avoir rien, ou presque, à emporter. Deux camions au plus...

Au quatrième, tout n'est pas parti!

Ici, c'est un peu semblable. Depuis quatre mois qu'on est là, dans ce calme village, on a eu le temps et le loisir d'accumuler — « ça peut être utile! » — des tas de choses hétéroclites...

Les sept camions sont chargés du matériel militaire.

Ils sont pleins.

Vraiment pleins.

Neuf heures quinze. Les hommes se précipitent vers le cantonnement. En un quart d'heure les vêtements sont pliés, le linge rangé, les gamelles en place.

Seulement, comme c'est drôle! Les objets personnels de nos petits mécanos se sont multipliés dans des proportions invraisemblables!

Les paquetages sont là, maintenant, devant les camions bourrés à fond.

Les hommes s'escriment à placer leurs paquets. Les chauffeurs, d'office, ont entassé les

leurs dans le petit coin qu'en « expérimentés » ils ont soigneusement réservé.

Mais celui-ci, le petit blond dont les oreilles rouges égaient le visage blême de froid comme des coquelicots égaient un champ de blé blond et mouvant sous le tiède vent d'été, qui ne possédait au début de la guerre que son sac à paquetage, traîne maintenant derrière lui une caisse qui semble bien lourde...

Mais cet autre, grand et fort, au visage barré d'une moustache qu'on sent récente par la coupe peu savante, porte dans ses bras une pauvre valise sans poignée, qui vient je ne sais d'où, mais qui sûrement n'est guère réglementaire...

Mais celui-là, enfin, qui vient d'un pas lent malgré la précipitation du mouvement, comme s'il était en dehors et au-dessus de tout ce remue-ménage, courbe le dos sous le poids d'un sac — qui jadis contient peut-être des pommes de terre, ou des lentilles, ou du riz, ou encore de ce gros sel de cuisine dont les grains en pyramides crissent sous les doigts — un sac bourré jusqu'au col et que l'Intendance n'avait point sans doute prévu sur les listes.

Mais d'autres arrivent, peinant sous le poids des bagages...

— T'as une petite place pour ma caisse. Y'a pu un coin dans l'car!

— Mon vieux, c'est plein aussi... Donne toujours ton sac. On va l'mettre sur l'aile, devant, contre le capot... Pour ta caisse, va voir Laurent, y pourra peut-être la prendre...

Dix heures moins cinq. Le capitaine arrive, qui vient juger du déménagement et du départ.

— Prêts?

— Oui, mon capitaine, répond le sergent Viserge qui va commander le convoi.

— Bien. Tenez, voici votre itinéraire. Vous serez arrivés pour midi. La roulante, du reste, part avec vous.

Dans les trois minutes qui ont précédé l'arrivée du capitaine, les innombrables colis et paquets — grand étalage hétéroclite — ont trouvé place comme par enchantement... Le sol est net, tout est casé dans les voitures.

Avec un peu d'ingéniosité, et beaucoup de bonne volonté, on peut — c'est une loi militaire — considérer qu'un camion plein ne l'est pas!

Le convoi s'ébranle lentement, laissant derrière lui le village lorrain qui durant des semaines et des semaines abrita, sous les toits de tuiles rouges de ses maisons basses et claires, les mécanos de l'escadrille. Tandis que par la vitre arrière du car-lanterne-rouge les hommes aperçoivent le terrain sur lequel, immobiles et comme sans vie, quelques avions

reposent avant de venir, tout à l'heure dans l'après-midi, montrer des organes délicats et solliciter des soins attentifs...

*
**

On arrive à l'heure prévue. Le village est largement étalé sur un plateau dénudé qui porte cependant sur son sommet, comme un toupet de clown, un petit bois malingre.

Un village comme tant d'autres, comme partout dans l'Est, quel que part en France.

Une rue principale qui se tortille sans raison, comme si elle ne voulait pas s'éloigner sans s'infléchir vers cette maison un peu en retrait, sans longer ce jardinet désert, sans caresser cette grange qui fleure bon le foin sec, sans contourner ce vieux chêne, sans frôler le banc de pierre ciselée — merveille du pays — sur lequel l'été prochain, hélas, ne viendront plus bavarder et se chauffer les vieux...

Des maisons qui s'alignent régulièrement, des tas de fumier devant les portes, des instruments agricoles sur les bas-côtés, qui lancent comme deux bras squelettiques, vers le ciel chargé de neige, leurs brancards minces et luisants aux chaînes rouillées...

Les habitants, sur le pas des portes, regardent l'arrivée des « nouveaux ».

Des gars de l'aviation, c'est un honneur pour le village! Jusqu'à présent, il n'avait abrité que des biffins, des chasseurs, des « cuirs ».

On stoppe sur la place de la Mairie, une sorte de mail avec ses tilleuls et ses bancs de bois, avec son monument aux morts de 14-18...

Les hommes descendent.

— Laissez tout dans les camions, lance Viserge. Je vais voir où est le cantonnement.

Cigarettes et pipes entrent en action.

Un vieux s'approche :

— Pas de chance, mes gars. On vous a mis dans la maison du père Bridech, tout près d'ici, à cause que le vieux est parti chez ses enfants à Tucquenieu, c'est ben à quatre lieues d'ici, et que la maison était vide et que vous auriez été bien logés parce que, dame, c'est grand. Seulement, la bon Dieu de baraque, elle a brûlé tout entière dimanche, juste après la messe, on ne sait ma foi point pourquoi. Alors, dame, où donc que vous allez coucher?...

— Vous en faites pas, grand-père, on verra bien...

Viserge revient vers son groupe.

— On n'a pas de chance, les gars. La maison dans laquelle on devait cantonner a...

— ...brûlé hier. Oui, mon vieux, ça va, on le sait. C'est moche. Alors, qu'est-ce qu'on f...?

— Moi, il faut que je m'occupe de vous faire

préparer à déjeuner si je ne veux pas me faire proprement eng... par le pitaine. Seulement, vous, en attendant, vous avez bien une demi-heure pour chercher une piaule. Si le cœur vous en dit...

*
**

On est parti immédiatement à la recherche de la « piaule ».

C'est du porte en porte.

Le petit Janin avec son esprit fin, l'esprit de Paris, a dit tout de suite :

— Moi, je vais vous trouver quelque chose... Je vendais des postes de radio aux particuliers. Alors, tu penses...

Il est vite revenu. Une piaule, c'est plus difficile à trouver que l'acheteur d'un poste de T. S. F. payable par mensualités!

— Tu ne sais pas y faire, mon vieux. Moi, je vais avec toi a dit Vinère, le gros vendeur d'articles de Paris, quelque part dans les Galeries Lafayette.

Première porte.

Une présentation correcte.

— Et puis, avec nous, ma p'tite dame, pas d'histoires. Le soir on est mort de fatigue. Alors un petit casse-croûte et au lit. C'est d'accord n'est-ce pas, ma p'tite dame?...

Pas de réponse... Ça va assez mal.

Un coup d'œil entre eux. Rien à faire.

— Ben tant pis, ma bonne dame, tant pis si vous ne pouvez pas nous prendre. Au revoir.

Les rues du village, des rues si l'on veut, sont arpentées de nouveau.

— Moi, mon vieux, j'te dis qu'il nous faut une grange. C'est chaud une grange, tu sais, à cause du foin.

— T'es pas fou, mon vieux, on gèle dans une grange. Et puis il nous faut un feu pour faire un peu de tambouille... T'es pas malin. Moi j'ai une idée. Au « Café de la Mairie », y'a une salle de bal. J' l'ai vue tout à l'heure. On serait bien là, tu sais. Faut y aller voir.

Un tout petit café de village de province avec un pauvre petit « zinc » de quatre sous et des tables au verni écaillé...

— Voilà, Madame... Nous, on vient d'arriver. On est de l'aviation. Alors, pas, on cherche un café où on pourrait boire un petit coup de vin de temps en temps. Pas du vin de l'Intendance, hein, du vrai? On est quelque chose comme quatre-vingt dix...

— Mais bien sûr, Messieurs, faut venir ici.

— Seulement pas, Madame, on voudrait bien pouvoir casser la croûte au chaud... Vous avez à côté une salle de bal, alors c'est pas possible? On n'est pas bruyants...

— Et puis, on pourrait pas, des fois, cou-

cher à une vingtaine dans votre salle. C'est pas dérangeant pour vous puisque vous n'en faites rien... C'est oui?

— Bien sûr, Messieurs, vous pouvez vous installer comme chez vous. On vous prêterà des matelas et il y a un grand poêle. Vous serez bien...

Riant sous cape, ils ont quitté le café, portant la bonne nouvelle aux copains.

— Dis donc, mon vieux, t'es bon toi. Mais où que tu les prendras tes quatre-vingt dix bonshommes? T'es pas fou des fois? Comment qu'on va se faire vider quand la patroane va s'apercevoir du truc! On va rigoler...

— Non. On lui dira qu'un ordre est arrivé et que les autres ont dû repartir tout de suite... Ça prendra...

Le retour au camion fut triomphal. Les camarades poussèrent le cri *Pratt* qui, dans le groupe, remplace le hurrah.

*
**

Et ce fut, après ce beau coup de bluff, gentil et bien français, l'installation bruyante et gaie...

Une installation pittoresque, amusante, où le système D est roi...

CHAPITRE XII

SON DERNIER COMBAT

Fin mars 1940.

Je suis revenu dans ce village de Lorraine où j'avais, moins d'un mois auparavant, assisté aux débuts mouvementés et pourtant prometteurs du sergent-chef Pierre Marnier, débuts qui fournirent au colonel l'occasion d'entrer dans une courte mais sérieuse colère.

*
**

Pour ne pas changer — c'est une chère habitude que j'entretiens avec soin — j'arrive à la popote avec presque six fois cinq minutes de retard.

Tant pis. J'en suis de mes cinq ou six pièces de un franc et cela n'est pas pour déplaire au cagnotier!

La porte poussée, la salle m'apparaît vide, le couvert mis, propre, intact.

Que se passe-t-il ?

Jean, le serveur, apparaît :

— Le colonel a dit que vous alliez le rejoindre à son bureau.

Quelques pas sur la route en partie défoncée par les interminables convois de matériel qui l'empruntent la nuit.

Le « château » est là, toujours solidement assis derrière les pauvres arbres privés de feuilles de son petit parc maigrelet.

L'ambiance est plus que triste dans la grande pièce où le colonel a installé son bureau.

Je sens le drame.

Et je regarde autour de moi.

Je les connais tous.

Il en manque quatre.

Le colonel a surpris mon regard. Il incline la tête.

— Tant que ça ?

— Non, mon cher. Un seul, c'est suffisant. Toulain, Ramond et Rignard sont à peine de retour de patrouille, ils se déshabillent. Mais nous avons perdu Pierre Marnier, notre cher enfant insupportable, notre pilote gavroche... Oui, ce matin, il a tiré le mauvais numéro...

— Pauvre petit...

— Mais au moins, nous, ses camarades,

nous avons une satisfaction. Il est là, mort, dans la pièce voisine... Et c'est une consolation que de penser aux heures qui nous restent à le garder près de nous...

*
**

Ma main a hésité, a tremblé sans doute, en poussant la porte.

Pierre Marnier, dans son uniforme de l'Armée de l'Air, impeccable et net, repose sur un lit de camp, le visage calme, presque souriant, une expression de délassement sur les traits.

*
**

J'ai voulu savoir.

Triste sans doute fût le déjeuner. Il manque un visage familier au bout de la table, juste à l'angle.

Il manque une présence, un camarade qu'on ne reverra plus.

Mais tous les hommes de l'air qui sont là, courageux et sincères, parlent sans hésitation de la mort du camarade.

C'est que ces hommes comprennent que le sort de l'aviateur de guerre n'est pas, précisément, de mourir dans son lit. Ils connaissent les risques de la patrouille, ils jugent à leur

valeur les dangers de la reconnaissance dans les lignes ennemies, ils savent les « accidents » du combat aérien.

Quand un camarade disparaît, comme aujourd'hui, chacun se dit que cela aurait pu lui arriver et, au fond de soi, on remercie le Destin de vous avoir, cette fois encore, épargné.

Et la mort du camarade fortifie le sentiment de fraternité des hommes de l'air.

On se serre autour du chef, on se touche les coudes pour poursuivre et gagner la lutte.

*
**

— Quand même, mon Colonel, je n'aurais pas pensé ce matin, quand nous avons décollé, que la patrouille se terminerait aussi tristement...

— Oui, il faisait beau. Un petit temps sec, pas de vent, du soleil... Et vous êtes partis tous les trois, comme les autres jours, pour une patrouille comme les autres, comme celles que vous menez sans relâche sur les lignes ennemies...

— Le sort est cruel, dit Bollard, un vieux pilote chevronné qui, déjà, a promené ses cocardes en 1917 dans le ciel des Flandres. Pourquoi pas moi, aujourd'hui, pourquoi Marnier ? Je suis un vieux moi, j'ai plus de quarante ans, je n'ai pas de famille. Lui, il était jeune,

plein d'allant, il avait l'avenir devant lui, il n'avait pas été gâté par la vie jusqu'à présent, il pouvait espérer...

— Oui, mais tu sais, Bollard, la mort ne choisit pas. Elle prend où elle peut chez nous, celui qui a un court instant de défaillance ou, plus simplement, celui que le hasard met à sa portée...

— Toulin, raconte-nous ce qui s'est passé exactement ?

— Mission simple, surveillance dans le secteur que vous connaissez. Une heure de vol, pas d'histoire, pas un avion ennemi dans les environs. On volait tous les trois à cent mètres les uns des autres, à quatre mille...

« On revient, mission terminée.

« Après quelques minutes, on aperçoit au loin un *Dornier* qui revenait de survoler notre territoire. On fonce. On attaque. Le bougre se défend bien. Quelques bonnes rafales qui ne semblent pas l'atteindre. Tout à coup, c'était son rôle du reste dans ce cas-là, il rompt le combat en piquant à fond. Marnier, qui à ce moment était tout près, pique lui aussi tandis que nous virons pour suivre.

« Mais ça va vite.

« Quand nous commençons à piquer, le *Dornier* et Marnier sont déjà à mille mètres plus bas. Marnier suit de très près, peut-être cent mètres, un peu à droite... Puis il se place

dans l'axe et tire longuement. Le *Dornier* laisse tout de suite une longue traînée de fumée derrière lui. Nous voyons Marnier qui redresse mais, au moment même où il termine sa ressource, nous apercevons son taxi qui tangué d'inquiétante façon. Au dernier moment, le mitrailleur arrière du *Dornier* lui a lâché une rafale!

« Marnier redresse pourtant, semble voler plus correctement, cependant qu'il zigzague de droite et de gauche.

« Nous pensons qu'une commande est coupée ou simplement détériorée et nous nous écartons de lui pour lui laisser la place en volant à quelque 800 mètres derrière son appareil.

« Marnier tangué de nouveau. Il vole en montagnes russes.

« Le terrain. Marnier le prend bien droit après avoir sorti ses roues tandis que nous faisons un tour pour ne pas le gêner.

« Il se pose correctement, moteur réduit.

« A nous. Nous venons nous poser près de notre camarade.

« Le moteur tourne toujours, personne ne descend. Il se passe quelque chose d'anormal.

« Nous descendons de nos taxis et approchons tandis que les mécanos arrivent.

« Par le capotage de tête nous voyons Mar-

nier penché sur le manche, inerte, la main gauche sur les gaz.

« Nous le sortons. Mort. Une balle dans la tête...

« Ainsi, blessé grièvement en combat aérien après avoir abattu un ennemi — c'était sa troisième victoire en un mois — il avait trouvé le courage, la force surhumaine de ramener son avion au terrain, de le poser sans dégâts avant de mourir. C'est beau cette conscience du pilote qui, se sachant perdu et plutôt que d'en finir tout de suite, s'obstine à souffrir, à prolonger son martyre, pour ramener intact le taxi sur son terrain... »

*
**

Ainsi mourût pour la France le sergent-chef Pierre Marnier, pilote d'une de nos escadrilles de chasse, quelque part en Lorraine, au mois de mars 1940...

CHAPITRE XIII

ON L'APPELAIT « LE ROL.. »

Le vicomte André de la Perne est le noble, le seul, de l'escadrille.

Un type épatant.

Un type qu'on a pu juger à l'œuvre, et qu'on a jugé tout à son avantage.

Un type qui a fait des prodiges — encore hier — qui en fera sans doute encore beaucoup si le destin le préserve et lui pardonne ses folles témérités.

André de la Perne fut assez distant les premiers jours de son arrivée à l'escadrille. Changement de milieu, changement de vie du monsieur habitué à se faire servir et qui, du jour au lendemain, doit servir à son tour et obéir.

Et déjà, dans la bande joyeuse, franche, gaie, qui prend la vie dangereuse du pilote de guerre avec le sourire, qui ne pense aux dangers que pour s'en moquer, qui ne songe aux

traîtrises du ciel de combat que pour y espérer des victoires, on sentait, non pas l'antipathie, mais la méfiance. On voyait les hommes, les camarades, les frères — on peut employer ce mot après cinq mois de guerre, il n'est pas trop fort — qui hésitaient à se confier devant le nouveau, devant celui que, déjà, les mécanos — toujours rieurs — appelaient « le roi ».

Mais cela changea vite.

De la Perne sut rendre des services, de grands services. C'est beaucoup. Mais ce qui est mieux, ce qui est plus, c'est de rendre service avec modestie, sans le faire remarquer.

Il sut aussi sauver des camarades.

Et cela compte à la guerre.

Alors, au bout de quelque temps, on ne considéra plus de la Perne comme un « crâneur ». On le considéra comme un camarade, comme un ami, un excellent ami qui, par ses efforts, par sa gentillesse, avait su s'acclimater.

Et à ce garçon au début hautain, maintenant normal, on voulut bien reconnaître une grande force de caractère pour s'être ainsi obligé au changement, pour s'être ainsi « forcé » vers une existence nouvelle, vers une vie en commun à laquelle peut-être ni son éducation, ni ses préjugés, ne l'avaient préparé.

Il est maintenant l'as de l'escadrille, le meilleur

leur pilote. Il se bat sans spectacle, avec nonchalance semble-t-il, avec le plus profond dédain de l'adversaire et de la mort. Il se bat en homme du monde, avec le même calme que s'il jouait au bridge dans un salon du faubourg Saint-Germain.

Il rappelle ces chevaliers qui jadis, alourdis de tout le poids de leur imposante armure, juchés sur leurs hauts chevaux de race aux pattes frêles, s'en allaient de l'avant — vers la mort, peu leur importait — pour l'honneur!

*
**

Pourtant, mon cher de la Perne, votre premier vol sur le terrain de l'escadrille ne fut pas un triomphe.

Vous n'y étiez pour rien, c'est entendu.

Et l'accident vous permit, même, de montrer votre valeur, votre sang-froid.

C'était un dimanche matin, je m'en souviens, un jour comme les autres jours. Il n'y a pas de dimanche au front, le travail de la guerre ne connaît pas les pauses.

*
**

Comme à tous ses nouveaux pilotes, avant de les lancer dans la « bagarre », le colonel a demandé à de la Perne de faire, devant lui,

au-dessus du terrain, un petit vol de démonstration.

Enthousiasme du nouveau qui n'a pas volé depuis près de dix jours!

Sur le grand pré, tout le monde s'est réuni : les pilotes qui veulent voir ce que vaut la recrue, les mécanos qui souhaitent au « roi », pour le punir de sa hauteur, le petit pépin pas méchant qui le vexera...

De la Perne décolle sans hâte, en vieux roulier de l'air, le *Curtiss* qu'on lui a affecté. Un décollage bien droit, net comme un trait de craie sur un tableau noir, un décollage qui laisse sur le sol deux parallèles d'une absolue rectitude.

Du sol, on suit l'avion qui, à quelque cent mètres d'altitude maintenant, va bientôt quitter les prés qui prolongent le terrain pour s'engager au-dessus de la forêt, dense et sombre, qu'on voit là-bas à un kilomètre environ. Alors, ayant pris de la hauteur, de la Perne reviendra au-dessus du terrain et montrera, à tous, ce qu'il sait faire.

Mais que se passe-t-il? Le régime baisse d'un seul coup, s'achemine vers le zéro à une allure effrayante. Huit cents, six cents, bientôt deux cents tours...

De la Perne tire sur les gaz. Rien à faire, ils sont à fond!

Il comprend.

C'est la panne au départ, la plus dangereuse, c'est le moteur qui vous « plaque » proprement à l'instant précis où l'on a besoin de toute sa puissance.

Au bout du capot, nonchalantes, mouvantes, il voit passer les trois pales de l'hélice, luisantes comme des nageoires de squalé.

En bas, tous ont compris. Le colonel, nerveux, s'est écrié :

— S'il vire, il est « foutu! »

Dans sa carlingue, de la Perne s'est rendu compte du danger. C'est grave.

Et, comme un éclair, lui revient à l'esprit cette phrase que son moniteur lui répétait sans relâche, à Orly — il avait alors dix-neuf ans — et il préparait son brevet de tourisme :

— Atterrissez droit devant vous, n'importe où, ne virez pas!

Oui, droit devant. Pour éviter la perte de vitesse, pour éviter que la mort ne vous fauche bêtement.

Mais devant, il y a la forêt à quelques centaines de mètres et jusqu'à elle le terrain n'est qu'arbres, ruisseaux, fossés, trous, bosses.

Bien sûr, sur la gauche, tout près semble-t-il, il y a ce bout de pré qui paraît si parfait pour se poser malgré sa petitesse. Mais de la Perne s'est ressaisi. Il ne virera pas, il n'ira pas vers ce champ que la nature a sans

doute placé là pour que la mort puisse mieux l'étreindre!

C'est drôle comme la mort, toujours, quand on se débat contre elle, place sur votre route des pièges mystérieux. Mais ce piège-là, lui, il le connaît. Le croit-elle donc assez naïf, assez sot, la mort, pour qu'il s'amuse à virer en cabré afin de ne pas perdre l'altitude qui lui est nécessaire pour atteindre ce champ tentant? Mais non, il ne virera pas en cabré, même pas à plat. Mais non, il ne fera pas ce geste stupide qui le précipiterait au sol en perte de vitesse.

Non! Il ne virera pas!

— Atterrissez droit devant vous!

La phrase l'aiguillonne.

Alors, oui, plonger résolument dans cette ligne d'arbres qui semble se précipiter à toute vitesse au-devant de l'avion?

C'est de la folie.

De la folie ou de la sagesse?

De la sagesse.

Il sait. Sa décision est prise.

De la Perne se cale sur son siège, le dos bien droit. Il vise entre deux troncs énormes sur lesquels il ne tient pas, quand même, à aller se fracasser. Il coupe le contact.

Il a bien visé.

Le *Curtiss* s'est précipité sur les jeunes arbres, en léger cabré.

De la Perne entend autour de lui les branches qui crient sous le choc et se cassent en aboiements déchirants, les tôles qui gémissent en plaintes métalliques, le fuselage qui craque sinistrement, les ailes qui lancent dans l'air calme le chant plaintif de leur mort sans gloire.

Des débris de bois, des feuilles rousses, des éclats de métal retombent sur l'avion comme une pluie d'étoiles.

Puis, d'un seul coup, c'est le calme, l'immobilité, le silence total qui paraît immense, surnaturel, et dont la main glacée vous prend aux épaules, en les serrant fort, le silence dont le mystère — moral du moment — vous paraît plus dangereux, plus sournois que le bruit, que le danger du choc.

On s'attend à recevoir sur la tête la masse énorme du coup de grâce octroyé par la mort.

Rien ne vient.

On réagit, on réalise.

C'est fini.

Le *Curtiss*, si fier tout à l'heure dans le ciel clair, a fiché son moteur en terre et dresse vers les nuages calmes et blancs qui passent majestueusement, indifférents au spectacle de la terre, comme insolents même, ses empennages déchiquetés sur lesquels s'étalent — immortelles dans la mort — les trois couleurs de France.

De la Perne déboucle avec calme sa ceinture et ses bretelles, descend lentement, étire ses membres comme pour en faire l'inventaire.

La mort vient de le manquer.

Pas adroite, la mort, aujourd'hui. Elle avait pourtant bien préparé son coup!

Ce sera pour une autre fois...

*
**

De la Perne a détruit un appareil de chasse.

Le colonel le félicite!

Les pilotes le félicitent!

Les mécanos n'osent le faire mais leurs yeux indiquent assez ce qu'ils pensent.

Ce qui ne veut pas dire, qu'on me comprene, qu'il suffit de « pêter un taxi » pour se voir féliciter par les chefs et les camarades!

De la Perne vient de gagner des points, vient de gagner l'amitié de tous par sa démonstration de pilote, de calme, de sang-froid.

Ceux qui ont vu — et qui sont des hommes de l'air, des soldats — ont jugé.

Ils ont, d'un seul coup, donné ce qu'un homme du front peut donner de plus beau et de plus grand à un autre homme du front :

L'estime.

*
**

Amitié... estime... Bientôt de la Perne devait supporter le poids considérable de la reconnaissance de ses camarades.

Reconnaissance? Oui. Parce qu'il sauva, en moins d'un mois, deux camarades de l'escadrille.

L'un blessé et prisonnier dans son avion écrasé en feu au sol et que de la Perne alla chercher malgré les flammes et la chaleur infernale, au prix du reste de brûlures multiples mais heureusement peu graves, l'autre qu'il dégagait d'un groupe de neuf *Messerschmidt* alors que seul au milieu de tous, enfermé dans le cercle des balles, il ne pouvait que succomber.

Cela compte.

Surtout quand ces marques d'un courage sans bornes s'accompagnent de deux victoires officielles, remportées toutes deux en une quinzaine...

Mais je pense que la plus belle victoire de de la Perne n'est pas celle qu'il remporta sur l'ennemi. C'est celle qu'il remporta sur le hasard, sur la nature, sur la malchance qui s'obstine à votre perte. Qu'il remporta aussi sur la peur, sur le découragement.

Et cette victoire, si vous le voulez bien, je vais vous la conter.

*
**

Le ciel charriait inlassablement de gros nuages, lourds et volumineux, si bas qu'ils semblaient toucher terre, là-bas, près du bois qui borde le terrain. Ils enveloppaient tout de leur pesante masse grise, ils engloutissaient les arbres, les champs, les maisons. Ils noyaient le soleil, ils dissimulaient le ciel, ils mettaient sur la terre comme un immense voile de tristesse et de froid.

Les cris déchirants des explosions, secs, perçants, ininterrompus, se succédaient en une folle cascade sous le capot du *Curtiss* trapu, bien assis sur ses roues, tout vibrant du ronflement de son cœur d'acier. Les notes aiguës du moteur montaient dans le ciel silencieux, mais il semblait que le barrage des nuages les arrêta dans leur ascension et les relança vers la terre avant qu'elles ne se perdent, plaintives et lentes, dans un écho murmurant qui, à son tour, s'en allait mourir vers l'est entre deux coteaux tout ronds.

De la Perne décolla dans ce décor qui aurait plu sans doute, tellement il semblait artificiel et exagéré dans sa tristesse, à ces metteurs en scène de cinéma de seconde zone qui nous montrent — sans même s'apercevoir qu'ils nous font sourire — des paysages « na-

ture » qui sentent le décor, le pauvre décor, à dix lieues alentour...

Deux camarades l'accompagnaient. Le petit Héralt à gauche, le gros et bon vivant Manière à droite.

Mission classique, mission de tous les jours. Surveillance du ciel.

Un travail qui, certes, peut être dangereux. Mais un travail qu'on fait, sans pour cela s'en porter plus mal, depuis près de six mois.

*
**

Le ciel est toujours aussi couvert, aussi mystérieux. Il semble toujours cacher, au dos d'un nuage, l'ennemi qui fondra sur vous, vous surprendra et, de son attaque fulgurante, vous précipitera au sol.

Mais rien. Pas un avion ennemi.

Les cocardes françaises se promènent calmement — si l'on peut dire calmement quand il s'agit d'un vol à 400 à l'heure! — au-dessus du sol ennemi, à quelque deux mille mètres, au ras des nuages. Comme des points noirs, les avions courent sous les grosses masses cotonneuses, perçant de temps à autre, telles des flèches acérées et fines, des lambeaux errants, gris et sales...

L'oreille de de la Perne, d'un seul coup, est en alerte.

Le moteur bafouille.

Son ronron, durant quelques secondes, n'est plus un champ joyeux, régulier et reposant, mais un hoquet inquietant, nerveux, martelé.

Puis, comme s'il était las de voler, las de tourner inlassablement sous son capotage annulaire, le moteur s'arrête pile après un dernier hoquet...

C'est la panne. La panne rapide contre laquelle on ne peut rien.

Héralt et Manière ont vu l'hélice du *Curtiss* de de la Perne se mettre en croix. Ils ont compris. Un dernier virage autour du camarade malchanceux et ils repartent vers notre territoire.

L'avion descend. Il descend même vite.

Un appareil de chasse n'a jamais été fait pour pratiquer le vol à voile.

Dans le grand silence du ciel, un silence pesant, irréel, de la Perne se sent inquiet.

L'atterrissage en territoire ennemi ne lui dit rien, absolument rien.

On comprend cela!

La terre monte rapidement sous les plans du *Curtiss*. C'est une terre ingrate, verte avec par places de grandes tâches brunes, coupée de bois menus et de rangées d'arbres qui se courbent docilement sous un petit vent rageur.

L'aiguille de l'altimètre indique 600 mètres. Il est temps de se décider. D'un coup d'œil circulaire, le pilote inspecte le sol et cherche où se poser. Dans ce vaste champ, à gauche, ou dans ce pré vert et un peu bombé, droit devant lui?

Se poser en campagne, sur un terrain inconnu, sans moteur, cela peut présenter quelques risques avec un avion de chasse.

De la Perne s'est décidé pour le pré vert un peu bombé qui est devant lui.

Il pousse légèrement sur le manche pour se mettre en piqué de façon à prendre un peu de vitesse.

C'est drôle, quand même, cette inactivité au sol. Rien ne bouge. Pas de convois, pas d'hommes, à peine quelques voitures qui filent sur les routes.

Mais de la Perne va atterrir loin des routes, en pleine campagne.

Prisonnier, oui, sans doute. Prisonnier au début d'une guerre qui doit être une guerre totale, une guerre de l'aviation dans laquelle lui, de la Perne, aurait pu, sans cette malchance d'aujourd'hui, jouer son rôle. Le regret le tenaille. Un homme volant comprend mal de rester dans un camp ou dans une forteresse tandis que les camarades se battent en plein ciel.

Les roues touchent le sol dans le « han! »

assourdi des amortisseurs, la béquille se pose sur l'herbe fraîche, les freins stoppent les roues.

L'oiseau métallique, trapu, sans vie, s'est posé très court. Devant lui, comme un appel à l'envolée, la plaine et le ciel immense.

Rien autour. Si, là-bas, à sept ou huit cents mètres, des formes grises, silhouettes imprécises, grosses comme des sauterelles, qui viennent en sautillant vers l'avion.

Des soldats allemands.

Toujours assis à son poste, dans son chasseur inutile maintenant, de la Perne réfléchit. Il n'y a pas deux solutions.

Mettre le feu au taxi et se laisser faire prisonnier. C'est tout...

Il déboucle son parachute et sa ceinture, débranche son relais de poitrine, se lève, enjambe le fuselage.

Son pied droit se pose sur l'aile, son corps se retourne vers l'habitacle pour dégager la jambe gauche. Ses yeux, une dernière fois, regardent la cage familière encombrée d'instruments de contrôle, s'arrêtent sur ce poste de pilotage où il passa tant d'heures.

Mais qu'est donc ce fil qui traîne sur le plancher?

Un éclair traverse l'esprit de de la Perne!...
Ce fil?

Mais, parbleu, c'est le fil de commande d'al-

lumage qui s'est débranché parce que la petite lame de sécurité du téton-relais s'est cassée en plein vol, sans doute par suite des vibrations.

Alors? C'est ça la panne? C'est cette bêtise qui l'a obligé à se poser? C'est cette simple petite lamelle — qui doit bien coûter dans les dix sous! — qui va le faire être prisonnier?

Non!

Il a plongé la tête dans l'habitacle, il a remis en une seconde le téton dans sa fiche, il s'est assis.

Les Allemands?

A quatre cents mètres!

Encore un peu d'espoir!

Un coup de démarreur.

Le *Pratt*, sans hésiter, comme s'il voulait se faire pardonner sa défaillance, part sec.

De point fixe, pas question.

Manette des gaz à fond, quelques mètres, le manche qu'on pousse un peu pour soulager la queue, quelques mètres encore, puis le manche qu'on tire pour l'envol, les roues qui quittent le sol...

Dans un décollage de meeting, vibrant de toute la puissance de son moteur, le *Curtiss* s'est élevé sans presque rouler, montant droit dans le ciel.

De la Perne, d'un grand coup sur le pa-

lonnier vire à plat sitôt qu'il est à dix mètres, frôlant la perte de vitesse.

Il faut bien prendre des risques quand on veut être libre!

Au sol, les Allemands, stupéfaits, regardent l'avion aux cocardes tricolores qui s'éloigne à tire d'ailes!

Quelques coups de F. M., tirés un peu au hasard sur ce point noir qui s'éloigne vite...

C'est une véritable évasion!

De la Perne, quand il atterrit sur le terrain de l'escadrille, voit bien qu'on ne l'attend pas.

Il est plus de midi.

Sous les arbres, les hangars de toile sont vides et les avions abandonnés au sol, immobiles avec seulement de temps à autre un léger balancement sous une saute de vent, font penser à de grands oiseaux au repos.

Seules quelques sentinelles, de leur pas lent et mesuré, arpentent le sol lourd encore des pluies passées.

Il laisse son appareil près des autres, avec autant de désinvolture qu'on laisse sa voiture place de l'Opéra et s'éloigne gaiement vers la popote. Comme le terrain de l'escadrille lui paraît plus beau aujourd'hui, plus grand, et comme il sent bon la liberté!

**

Les fourchettes se sont subitement arrêtées quand de la Perne, poussant lentement la porte, est apparu, souriant, sur le seuil de la salle à manger.

Puis les cris et les rires, après que le moment de stupeur fût passé, emplirent la pièce.

— Eh! bien, mon vieux, dit le cagnotier, vous êtes bon pour quelques jolies pièces jaunes... On n'a pas idée d'être aussi en retard!

— Vous m'excuserez, mon Colonel, vous m'excuserez Messieurs. J'ai fait une petite visite aux Allemands...

On prenait l'aventure à la blague.

C'était bien en effet une sorte de blague, une bouffonnerie, une aventure gaie que cet atterrissage chez l'ennemi.

La tragédie manquée, le comique l'emporte.

Et ce fut le grand discutage de coup, les questions qui se croisent vite, la relation émaillée de rires de la folle équipée, la pensée amusée à la déception des Allemands.

Un nouveau fait d'armes à l'actif de de la Perne, qui de l'escadrille reste bien « le roi ».

**

Le surlendemain très exactement, sur le coup de midi et demie, de la Perne se faisait

descendre par un chasseur allemand, aux environs de Nancy.

Ainsi l'avait voulu le destin...

Il était marqué.

DEUXIEME PARTIE

10 Mai 1940 - 17 Juin 1940

CHAPITRE PREMIER

COUP DE THÉÂTRE

11 mai 1940.

Il est un peu plus de dix heures du matin.

Nous sommes réunis dans la salle de la petite auberge du village. Les uns écrivent, les autres rêvent silencieux, quelques-uns parlent à voix basse.

La fenêtre est entr'ouverte. Un tiède soleil vient jouer sur les meubles, semer des taches claires sur les nappes de grosse toile basque, taquiner trois poissons rouges qui tournent inlassablement dans un bocal trop petit.

Dans le lointain, par vagues successives, on entend un sourd grondement avec, par instant, des éclatements plus sonores.

— Ils s'en donnent ce matin, les artilleurs! lance le petit sous-lieutenant Boismont.

Personne ne répond.

Pourquoi faut-il qu'à ce moment, par hasard, les hommes soient tristes? Peut-être le

soleil en est-il la raison? Oui, je sais. Le soleil d'habitude réjouit le cœur. Mais pour les hommes qui sont là, loin de chez eux, loin des leurs, le soleil nouveau rappelle trop de bons et doux souvenirs, trop de visages aimés que peut-être, si le destin s'en mêle, on ne reverra plus...

Et puis, si la guerre se poursuit ainsi, on n'a pas fini! L'hiver s'est passé sans grande activité, avril n'a rien apporté de nouveau et voici mai déjà entamé d'un tiers... A cette cadence-là!

— C'est la guerre de cent ans! dit Picard.

— Je vais finir par le croire, répond le capitaine Soulavaux en interrompant sa lettre. Mais j'espère que l'hiver n'aura pas été perdu dans nos usines.

— Tu crois qu'on a travaillé à l'arrière, toi? Non, mon vieux. On n'a rien foutu! La preuve? Tu en as vu du matériel moderne, toi? Tu en as reçu des pièces de rechange, toi? Misère...

— N'exagère pas, Picard. Cela viendra! Dans tous les cas, nous, nous n'avons pas à nous plaindre. Une belle escadrille de *Morane* 406 comme la nôtre peut faire du bon boulot.

— Oui... surtout que nous n'avons même pas un taxi en réserve!

La porte de la salle s'ouvre brusquement.

Le visage épanoui, le lieutenant Gervais crie à tue-tête :

— Ça y est, les gars, ça y est!

— Tu es fou?

— Ça y est!

— Il n'est pourtant pas saoul à dix heures du matin!

— Non, je ne suis pas fou, je ne suis pas saoul..

— Tu as terminé tes mots croisés peut-être?

— ...ou trouvé une belle villageoise?

— Non, mes amis, non. C'est bien plus sérieux. Les Allemands ont attaqué cette nuit, un peu avant le petit jour.

— Hein?

— Eh! oui, mon vieux. La grande attaque! Ils pénètrent en Hollande, envahissent la Belgique, foncent à travers le Luxembourg. C'est la grande bagarre!

— Tant mieux. On les aura!

— Oui, on les aura!

Tous se sont levés, se sont réunis en un groupe compact. Les lettres inachevées étalent leurs feuillets abandonnés sur la longue table de la salle. Le chien lui-même ne gambade plus. Assis sur son derrière, la tête penchée, les yeux attentifs, il suit les gestes de tous ces hommes qui sont ses amis. Comprendrait-il que l'heure est grave? Mais pourquoi faut-il qu'Almangin, l'éternel pessimiste, soit

triste encore ce matin? De sa voix un peu grave, lointaine, il laisse tomber quelques mots :

— Les Allemands ont attaqué ce matin, avant le petit jour, à moins de 120 kilomètres d'ici... et c'est six heures après que nous l'apprenons! Elles marchent vite les transmissions, dans l'armée française...

— Oh! toi, assez! Tu rouspètes toujours... La guerre n'est pas perdue pour cela? Non?

— Ça va, ça va, dit Gervais. Je suis venu pour vous informer que le colon nous demande, tous. Et tout de suite! Allons, hop!

Le colonel les reçoit dans la salle des mariages de l'humble mairie campagnarde qui lui sert de bureau.

Son visage est grave. Devant lui, un tas de papiers, de toutes les couleurs, de tous les formats. Les éternelles paperasses de l'armée!

Tous les pilotes, tous les équipages, debout, se sont rangés en demi-cercle autour de leur chef.

— Messieurs, dit-il, sans doute savez-vous déjà... Gervais a dû vous dire que l'attaque allemande s'est déclenchée à la fin de cette nuit. Comme vous, je suis moi-même étonné qu'on m'en ait averti si tard. Mais cela est une autre histoire... Messieurs, je n'ai pas besoin de vous dire que l'heure est grave. Je peux compter sur vous, n'est-ce pas?

Un lourd silence.

Le colonel, un à un, regarde ses hommes. Dans leurs yeux il lit le courage calme et serein, l'amour du pays. Il sent, il voit que tous sont prêts à aller jusqu'au sacrifice si celui-ci est nécessaire.

Que ne pourrait-on faire avec de tels gailards! Hélas, le courage ne suffit pas toujours. Pourquoi faut-il que des politiciens aient naufragé l'aviation française?... Mais il n'est plus temps, aujourd'hui, de se lamenter sur les fautes passées. L'Allemagne a déclenché sa grande attaque : il convient de défendre maintenant le sol natal, il faut partir au combat le cœur bien accroché, l'âme forte...

— Messieurs, j'ai appris également une triste nouvelle... Cette nuit, plusieurs de nos bases aériennes ont été bombardées par l'aviation allemande. De nombreux appareils sont détruits... généralement les meilleurs, les plus modernes! Le coup est bien joué!...

— Les salauds! perte énorme, vide impossible à combler...

— Non, Almangin, ne t'en prends pas aux Allemands. Il font la guerre, leur travail de soldats, c'est tout. Les salauds, vois-tu, ce sont ceux...

— Oui, tous nos politiciens, tous nos dirigeants. Les voilà les salauds! On nous envoie au combat sans matériel, sans armes, sans

munitions... mais en face ils sont armés jusqu'aux dents! Mais pendant vingt ans on a fait des discours, on a donné des banquets! Pendant vingt ans on a parlé, combiné, intrigué... On a oublié de travailler! Seulement, on faisait la semaine de quarante heures, on défilait place de la Nation! Cela a donné un beau résultat : l'aviation française!...

[*
**

Les hommes, en groupe bruyant, ont regagné la grande salle de la modeste auberge.

Leurs visages sont graves. Ils sentent que la « drôle de guerre » est terminée et que la vraie guerre commence. Ils savent que cette vraie guerre sera difficile à gagner. Ils ne doutent pas que les combats du ciel seront durs, meurtriers, sanglants.

Mais ils sont prêts.

Picard a repris sa place à un coin de la grande table. Il achève la lettre à sa femme. Les autres l'imitent. Pour certains, ce sera peut-être la dernière.

Puis ils gagnent leurs chambres. Le colonel a donné l'ordre : que chacun range ses affaires et les placent dans les valises et les cantines. On peut déménager d'un moment à l'autre pour aller on ne sait où.

C'est déjà l'exode de l'aviation!

[*
**

Sur le terrain, les mécanos ont été alertés. Les avions sont vivement camouflés sous les arbres, en bordure du bois en arc de cercle qui borde le terrain dans sa partie sud.

Les pleins sont faits, les bandes de cartouches mises en place, tous les organes soigneusement contrôlés.

Fin prêtes, les machines à donner la mort n'attendent plus que l'ordre du départ.

Il ne tarde pas.

A trois heures de l'après-midi, l'ordre de mission arrive : surveiller et chercher à détruire tous les avions allemands attaquant nos troupes au sol dans le secteur de la frontière luxembourgeoise, Longueville-Apach.

Le colonel, le cœur un peu serré, assiste au départ des quinze avions.

Ils décollent splendidement en un groupe harmonieux. Combien reviendront?

Les *Morane* se perdent bientôt aux yeux de ceux du sol. Les mécanos, après un dernier regard, tournent le dos à l'horizon infini et rentrent dans leurs cabanes de planches enfouies sous les arbres.

La belote, en attendant le retour de leurs « patrons », sera-t-elle aussi gaie qu'à l'habitude?

*
**

Deux heures plus tard, les quinze avions rentrent indemnes.

Une chance!

Les hommes, les jambes un peu engourdis, descendent des machines encore frémissantes de leurs arabesques dans les altitudes. Sur leurs visages, pas de sourires. Ils sont graves, très graves.

— Nous n'avons pas eu l'occasion de livrer combat, avoue le capitaine Soulavaux... Pas d'avions attaquant nos troupes au sol!

— Rien dans le ciel? demande le colonel.

— Si, mon Colonel! Des chasseurs et des bombardiers, mais loin... Nous avons crû devoir rester dans le secteur indiqué.

— Vous avez bien fait.

Barichaud, un sous-lieutenant pilote qui n'a point pris part à la patrouille voudrait bien poser une question. Cela se lit sur son visage. Il s'y décide :

— Et au sol?... Que se passe-t-il?

— Terrible! répond le lieutenant Gervais. Du ciel, à quelques centaines de mètres d'altitude, on voit bien ce qui se passe. Les troupes allemandes déferlent à travers le Luxembourg, attaquent en masse. Les nôtres s'opposent de leur mieux à la pression ennemie...

Mais ils ont fort à faire!

— Ils les tiennent au moins?

— Jusqu'à présent, oui! Mais les tanks allemands pullulent... Chez nous, à peine quelques chars isolés, comme abandonnés au milieu de la mêlée. La partie sera dure...

— On va envoyer des renforts! Et puis, il y a la ligne Maginot.

— Des renforts! Je n'y comprends rien : nous avons vu presque toutes nos troupes de l'arrière qui se dirigeaient vers le nord. Notre ligne d'attaque n'est guère épaisse...

Le colonel qui, silencieux, écoutait la discussion de ses pilotes sort de son mutisme.

— Oui, vous avez raison Jâquier. Nos troupes se dirigent vers le nord. Je viens d'apprendre que nous entrons en Belgique pour aider l'armée du roi Léopold!

— Hein?

— Mais c'est une folie! lance Almangin.

Gervais le regarde avec étonnement.

— Une folie? Voudrais-tu me dire pourquoi c'est une folie, Monsieur l'Eternel Pessimiste.

— Je ne suis pas un stratège diplômé, mais je crois que c'est une folie. Je pense que notre Commandement a commis une faute extrêmement grave en portant nos troupes en avant.

— Mais il fallait bien secourir l'armée

belge et préserver la population du pays voisin et ami.

— Je doute que nous la préservions, cette population civile, en allant porter la bataille chez elle!

Le ton monte. Deux conceptions différentes s'affrontent, dont les réciproques défenseurs s'acharnent sur leur point de vue. Gervais ne se maîtrise plus.

— Tiens, veux-tu que je te dise, Almangin? Tu n'es pas un Français, tu es un nazi!

Almangin a blêmi. Etre un nazi, pour lui, n'est pas une injure. Chacun est libre d'être de droite ou de gauche. Cela ne regarde pas le voisin. Mais il ne comprend pas qu'un garçon intelligent comme Gervais soit aussi aveugle.

Gervais est bien l'un des spécimens du bon peuple français. Un beau discours, un splendide article dans un journal, un coup de fanfare et en avant!...

— Non, Gervais, répond-t-il enfin, je ne suis pas un nazi! Je suis un Français, un Français de la terre d'Anjou, et patriote encore, tu peux me croire... Mais vois-tu, ce n'est pas un crime de réfléchir, même quand on est un soldat...

— Alors?

— Alors, je dis que la faute est grave. Nous ne devons pas aller en Belgique! Durant huit

mois, de septembre 39 à mai 40, nous avons établi des fortifications de défense nombreuses et bien outillées entre l'extrémité nord de la ligne Maginot et la mer. Tout notre plan de guerre reposait sur la défense... Aujourd'hui, à la suite de l'attaque allemande aux Pays-Bas, en Belgique et au Luxembourg, nous décidons de passer nous aussi à l'attaque et de nous porter à la rencontre des armées du Reich...

— Et après?

— Nous abandonnons nos positions solides pour nous lancer vers l'inconnu... Si vraiment nous tenions à nous mesurer en rase campagne avec l'armée allemande, il eut été préférable de le faire en septembre 1939 alors que le gros de ses troupes était encore occupé sur le front de Pologne...

Les hommes restent silencieux, inquiets. Almangin a sans doute raison : le commandement a commis une faute. Mais commettre une faute n'est pas perdre la guerre!

On a le cœur bien accroché, on les aura!

CHAPITRE II

BOMBARDEMENT DE NUIT

Fin Mai 1940.

J'ai quitté le groupe de chasse.

Je suis aujourd'hui avec ceux du bombardement de nuit.

Dans un coin de la plaine, près d'un bois comme toujours, les avions sont alignés sur deux rangs, invisibles à vingt pas tellement la nuit est noire.

Le départ est fixé pour 23 heures.

Destination inconnue encore.

On attend le commandant, chef du raid, qui doit indiquer l'itinéraire et donner les derniers détails.

Les réservoirs sont pleins. Les bombes ont pris place dans leurs alvéoles, les chargeurs sont au complet, les armes de défense préparées.

22 heures 30.

Le commandant arrive.

Vite on se groupe autour de lui, sous la toile bruisante de la tente du service de réparations. La voix claire, nette, s'élève :

— Départ à 23 heures. Trois groupes de cinq avions à une minute d'intervalle. Altitude moyenne du voyage, 3.000 mètres. On survolera Nancy et Sarrebourg. Objectif : bombarder Stuttgart. Attention à la chasse, attention à la D. C. A. Allez vous préparer. Tout le monde aux appareils à moins dix.

*
**

A travers les campagnes et les villes encore paisibles, les gens se préparent au sommeil. Les combattants eux-mêmes connaissent enfin la trêve de l'ombre qui interdit les grandes actions...

Mais les hommes du vol de nuit se dirigent vers leurs lourdes machines...

Les moteurs des bombardiers tournent dans le grand silence de la nuit.

Des avions modernes?

Non! des *Bloch* vieux de quatre ou cinq ans, trop lourds et trop lents.

On embarque.

Pas question d'éclairage de piste, pas question de rampe lumineuse de balisage!

On décolle dans le noir.

Là-bas, dans le vent, on voit à peine la bordure sombre du grand bois qui limite le terrain.

On roule vers elle, de plus en plus vite. Les béquilles, après quelques soubresauts, quittent le sol. Puis, c'est le balancement lent, d'une aile sur l'autre, qui indique qu'on a quitté le sol.

A bord de chaque avion le pilote, impassible, les mains au volant, suit des yeux les aiguilles qui dansent sur les innombrables cadrans lumineux dont la lueur violette éclaire tristement l'habitacle. Le navigateur, à l'avant, assis sur son siège de sangle, installe calmement ses cartes en s'éclairant, par courts instants, de l'éclat d'une petite lampe. Trois mots sur un papier qu'il passe au pilote : le cap! Puis il se plonge dans ses calculs et ses mesures...

L'aiguille de l'altimètre, lentement, grimpe vers 3.000. Quelques minutes encore et l'altitude indiquée sera atteinte.

Les moteurs tournent rond. Autour des capots, comme irrédelle, plane l'auréole d'un rouge-violet provoquée par l'échappement.

Dessous, on devine le sol plus qu'on ne le voit : une grande surface noire avec, par endroits, des zones plus claires. Une brume légère estompe les contours et rend les repères indistincts. Les bois cependant se détachent

plus nettement en taches sombres tandis que les routes bordées d'arbres se fauflent entre les villages qui apparaissent en grisâtre, ou longent un instant le ruban brillant d'un fleuve.

Derrière le pilote, le radio, écouteurs aux oreilles, manipule sans cesse, conversant avec les voix de chez nous, les voix inconnues de la grande nuit.

Chacun, à sa place, remplit sa tâche du mieux qu'il peut, sans hâte, sans énervement. Pourtant, pour certains, c'est le premier vol au-dessus du territoire ennemi, le vol de guerre toujours impressionnant et qui, aujourd'hui, se double de l'angoisse de la nuit. On pense aux défaillances possibles de la machine, on songe aux erreurs de navigation, on envisage que le ciel peut d'un seul coup se fâcher, vous emprisonner de son étreinte tumultueuse, vous précipiter au sol de sa violence orageuse.

On se remémore les accidents de nuit, des accidents du temps de paix pourtant, où tant de bons et joyeux camarades ont trouvé la mort. On juge combien il est difficile, délicat, dangereux, de se poser au sol dans la nuit noire à la suite d'une panne. Un terrain étroit qu'on ne voit que dans les deux cents derniers mètres, un avion de huit ou dix tonnes qui répond mal aux commandes, une vitesse qui

atteint encore quarante ou cinquante mètres à la seconde...

On sent combien il est possible qu'une roue heurte un obstacle invisible. L'appareil s'arrête brusquement, bascule sur une aile, le train s'affaisse, l'équipage est précipité sur les parois de métal dont les saillies sont autant de poignards mortels. Et puis, au moment même où le fracas du choc semble s'apaiser, c'est l'explosion fulgurante, la gigantesque gerbe de flammes, la fournaise...

*
**

Mais toutes ces sombres pensées, qui ont un instant envahi l'esprit de nos aviateurs ne sont plus que chimères.

On est là pour faire son travail, on le fera.

On aime son métier, ce métier dangereux qu'on a librement choisi et qui vous donne tant de joies, les joies du ciel que seuls connaissent ceux qui volent.

Le navigateur passe un papier :

— Survolons la frontière. Même cap.

Ainsi donc l'avion de tête survole le territoire allemand et, derrière lui, suivant à quelques centaines de mètres, quatorze autres appareils aux couleurs de France.

Au sol, rien à signaler. Le noir complet. La Forêt Noire reste impénétrable à ceux qui volent haut et vite.

Chacun, à son poste, ne pense qu'à son travail, qu'à la mission qu'il faut remplir coûte que coûte, et bien remplir.

L'avion du chef vient de lancer le signal : « Silence aux postes radio. » Les appareils survolent le territoire ennemi. Il convient de ne pas se faire repérer.

Mais, d'un seul coup, le ciel se transforme en un paysage de feu.

Les nôtres ont été repérés.

Les nuages tout noirs entre lesquels se faufilent nos avions sont brusquement zébrés d'éclairs aveuglants, denses, puissants. En bas, au sol, les lueurs des canons et des éclatements... Les Allemands protègent leur ville. Les projecteurs fouillent le ciel de leurs pinces d'or, encadrent nos appareils.

Ceux-ci gardent leur cap.

Le chef, cependant, a lancé un nouvel ordre par radio :

« Montez ! »

Monter ?

Comment monter ? Les avions sont chargés à leur maximum, plus qu'à leur maximum. Pourquoi faut-il, justement, que ce soir ils voguent à l'altitude rêvée pour que la D. C. A. ennemie les atteigne ?

Dans chaque appareil, un peu d'inquiétude se manifeste. Non pas l'inquiétude du danger,

celle de la mort... Mais l'inquiétude de ne pouvoir remplir la mission.

Mais les quatre hommes qui à bord de chaque avion foncent dans la nuit sont soutenus par le sens de l'équipage. Chacun sait qu'il peut avoir confiance dans l'autre. Tous ces hommes sont forgés du même fer, sur la même enclume.

Le lien est solide. Il ne s'arrête pas à l'équipage : il va d'un avion à l'autre, il emprisonne tous les éléments de la caravane aérienne. Les hommes ne se voient pas. Mais ils savent qui les précède, qui les suit. Ils connaissent les habitudes de vol de chacun, son altitude préférée, ses virages, ses manœuvres. Alors, aux éclatements d'obus qui auréolent un appareil, on peut le situer, nommer son pilote et tout son équipage...

Jamais un équipage n'est seul, non jamais. Jusqu'au moment où il disparaît...

Et justement trois torches immenses viennent d'éclairer le ciel un court instant avant de descendre, vertigineuses, s'écraser au sol.

Trois équipages français viennent de mourir. Douze camarades à ajouter à la liste pourtant trop longue de ceux qui déjà ont disparu, douze camarades parmi les meilleurs... Mais les autres, dans le ciel déchaîné, continuent leur vol avec une auguste simplicité.

La D. C. A. allemande règle son feu. De-

vant, derrière, sur les côtés, ce ne sont qu'éclatements, grondements.

Si seulement on pouvait monter! Mais que faire avec ces avions volant à 200 à l'heure, lourds et peu maniables?

Dans l'appareil de tête, le commandant Brassier a réfléchi... Oui, la meilleure solution, c'est encore celle qui consiste à voler tout droit, comme pour un simple vol d'entraînement, comme si le ciel était d'un calme de paix! Avec un peu de chance, peut-être...

La chance?

Voici encore un avion français qui descend en feu...

Dans le lointain apparaît la grosse masse de Stuttgart, tache noire dans la grisaille nocturne.

La D. C. A. allemande redouble de puissance et d'intensité, établit devant les nôtres un véritable et infranchissable barrage de feu...

Mais combien ont-ils donc de canons les Allemands?

Les faubourgs.

On devine en bas, dans les rues de la ville, le va-et-vient de l'alerte de nuit. On imagine les habitants réveillés en sursaut par le tonnerre des sirènes et des canons et qui descendent vivement dans les abris, on songe aux voitures qui s'immobilisent rapidement le long du trottoir, tous feux éteints.

C'est la guerre.

Elle n'en est pas plus belle pour cela.

Brassier, là-haut, s'est rendu compte. On ne pourra pas passer. Tenter de bombarder la ville elle-même, c'est courir au-devant de la mort, sans profit. Hommes, avions et bombes seront perdus... Ne vaut-il pas mieux bombarder les faubourgs, tout simplement?

Son radio en lance l'ordre aux autres équipages : « Descendre à 150 mètres et bombarder usines. »

Les onze avions aux cocardes tricolores amorcent leur descente. Chaque équipage joue sa vie, chaque équipage va tenter de placer au mieux sa tonne de bombes.

La D. C. A. allemande s'est tue. Nos avions sont maintenant trop bas pour qu'elle puisse tirer efficacement. Mais les mitrailleuses entrent en action. Elles tissent dans le ciel un invraisemblable filet de lueurs courtes et fulgurantes qui montent tout droit, comme des gouttes de feu, ayant de se perdre dans les nuages noirs, là-haut, au-dessus des avions.

Brassier, soudain, a ressenti une grande douleur lui envahir les reins. Il est touché. Bien touché. Déjà, il sent le sang qui lui coule sur le ventre et les cuisses, chaud et gluant. D'un geste qui lui cause une véritable souffrance il saisit le bras du pilote assis à côté de lui, un peu en avant, et les yeux boule-

versés par l'immense martyr, il murmure dans un souffle en lui montrant son ventre : « Je suis foutu... », puis il s'écroule sur le plancher de froid duralumin, le regard perdu très loin, à l'infini, sans doute à la recherche des images unies d'une femme aimée et de deux enfants blonds qu'il a laissés là-bas, en Touraine...

Nos avions ont lâché leurs bombes sur les faubourgs de la ville. Deux nouveaux équipages, huit bons camarades, viennent encore de payer de leurs vies ce bombardement...

C'est le retour à la base.

*
**

Dans la nuit de plus en plus noire, comme de l'encre, bonne semble-t-il à couper au couteau, les *Gnome* chantent gaiement. On pourrait dire d'eux, les assimilant à la race chevaline et si cette image n'était pas trop usée, qu'ils sentent l'écurie.

Encore une fois, le navigateur a passé un papier à son pilote :

— Deux degrés à gauche. Le terrain dans quatre minutes.

Le radio, auquel vient d'échoir la feuille, lance l'indication aux autres équipages qui suivent et alerte le terrain.

Le navigateur lève le bras. Le pilote jette à

travers la nuit quelques discrets éclats d'un feu de position.

On répond du sol.

C'est très bien.

Quelle science que la navigation!

Alors, deux phares d'auto s'allument en bas, deux simples phares pour tout éclairage à l'atterrissage, leurs faisceaux bien dans la direction du vent.

De loin, de derrière, le premier pilote est descendu bas, très bas, a frôlé le camion éclairer, a redressé vite tout près du sol, a posé ses roues dans le grand « pfff » de l'herbe qui se couche, s'est arrêté le plus loin possible pour laisser du champ aux camarades.

Et les autres appareils se sont posés en ordre parfait, aux intervalles prévus, tout aussi exactement.

Les bombardiers venaient, sans balisage, avec deux simples phares de voiture, de se poser parfaitement, en moins de cinq minutes, sur un terrain de campagne!

*
**

On se compte.

Sur quinze appareils au départ, sept sont manquants : six abattus par la D. C. A. et les mitrailleuses allemandes, un qui a dû se poser sur la route du retour, on ne sait où, on

ne sait comment. Jamais on ne devait le revoir...

A bord des huit appareils rentrant, quatre morts, cinq blessés.

Le bilan est lourd, tragique.

Pour déverser neuf tonnes de bombes sur les faubourgs de Stuttgart — à condition encore que ces neuf tonnes soient tombées là où il le fallait — nous avons sacrifié sept avions de bombardement, trente-deux hommes!

A cette cadence là, répétée à des dizaines de fois dans la journée, nous n'aurons plus d'aviation dans quinze jours...

*
**

J'ai parlé, longuement, avec ces hommes du bombardement de nuit.

Ce sont des héros.

On peut tout leur demander, ils l'acceptent. Pour eux aucune mission n'est trop périlleuse, aucun combat n'est trop meurtrier.

Pourquoi faut-il qu'ils soient servis par un matériel bien inférieur à la tâche à remplir?

Ce n'est pas à eux de répondre à cette question...

C'est à ceux qui ont commandé les avions, à ceux qui ont signé les marchés!

Leur haute conscience professionnelle, leur splendide notion de la tâche urgente et néces-

saire qu'ils remplissent ne peuvent aider un matériel défaillant, insuffisant, dont ils tirent néanmoins le maximum.

Les sacrifices, pourtant, ils les connaissent. Quand il le faut, ils passent et repassent cinq, six, dix fois sur l'objectif, à deux cents mètres d'altitude, sous le feu serré et terrible des mitrailleuses et des petits canons.

Sur tous les visages, je lis la fatigue, l'usure.

Oui, ils sont fatigués. Mais ils ne se plaignent pas.

— La fatigue, me dit l'un d'eux, voyez-vous elle a son bon côté. Elle aide à oublier les petits et les gros soucis... elle aide aussi à oublier ceux qui vous sont chers. Cela vaut mieux souvent... L'esprit devient net, étonnamment net. On ne pense plus qu'à la mission, qu'à sa préparation, qu'aux résultats qu'on en espère. C'est très bien ainsi!...

Oui, c'est très bien ainsi.

Je me souviens de vous, capitaine Fayard, qui me disiez cela dans un coin du terrain, près de la cabane des mécanos, un soir de la fin mai... C'était un soir de printemps, doux et tiède malgré un petit vent frisquet qui jouait dans vos cheveux blonds tandis que vous regardiez le ciel de vos yeux bleus très lumineux.

Vous disiez cela de votre voix calme où per-

avait une pointe d'autorité, celle du chef. Vous sembliez inspiré, plein de foi.

Oui, c'était très bien ainsi...

Mieux valait sans doute que vous ne réfléchissiez pas trop. Cela eut gâché vos instants de repos.

Je me souviens aussi de cette réponse que vous fîtes à l'un de vos pilotes tempêtant devant vous après le matériel, sa lenteur, son manque de maniabilité...

— Oui, mon petit, avez-vous dit, d'accord avec vous. Mais à se battre en état d'infériorité la tâche n'en est que plus belle!

Votre tâche à vous, capitaine Fayard, se termina la nuit suivante.

Votre avion, plus jamais, ne revint se poser parmi nous...

CHAPITRE III

L'ANCRE MARINE

Fin mai 1940.

Le terrain domine la mer.

Si ce n'était l'herbe éclaboussée de sel que le vent agite en tous sens, on pourrait se croire sur le pont d'un quelconque navire porte-avions.

Tels de gros jouets, les appareils sont rangés dans un coin de la piste : de petits bombardiers, quelques chasseurs.

Autour d'eux vont et viennent, en une animation silencieuse, des matelots au béret à pompon rouge.

Des officiers de marine passent et repassent, symphonie bleue et or sur le décor plus clair de l'azur marin.

On s'étonne, on tourne les yeux, on regarde de nouveau les appareils.

Sur leurs dérives, l'ancre marine.

C'est l'aviation maritime!

En quelques jours elle vient de se rendre célèbre par son héroïsme, son abnégation, son mépris total de la mort.

Pour retarder de quelques heures la foudroyante poussée allemande, on a sacrifié des dizaines de ces valeureux pilotes.

Ils sont allés au combat sans un mot, sans un regard derrière eux, sachant très bien qu'ils ne reviendraient pas tous.

Les nôtres, au sol, cédaient sur certains points, quelque part dans le nord de la France. Les Allemands, sans cesse, envoyaient des renforts : troupes motorisées, engins blindés. Il fallait les stopper.

Le commandement a fait appel à l'aviation maritime.

Il a bien fait.

Seule, intacte encore, fière de ses traditions et riche de son courage, elle pouvait faire du bon travail.

Ce bon travail, elle l'a fait.

Au prix de plus de la moitié de ses effectifs.

Blessure terrible. Mais pas mortelle. Le marin sait se battre et souffrir.

*
**

...Cinq heures du matin, sur le terrain.

Le commandant arpente l'herbe sèche, le pas impatient.

— Tout le monde est là?

— Oui, mon Commandant.

Déjà les hommes sont en tenue de vol, le parachute bouclé, le gros casque sur la tête, les gants fourrés à larges crispins sous le bras. Un à un le commandant les regarde, les fixe les yeux dans les yeux un court instant. Pas un mot. Il les « pèse ».

Il sait qu'il peut tout leur demander.

— Messieurs, vous connaissez votre mission... Rechercher, attaquer, détruire toutes les colonnes de tanks ennemis que vous pourrez apercevoir, faire la chasse à tous les engins motorisés ennemis. Ce sont les ordres du haut-commandement!

Personne ne souffle mot. Les hommes regardent leur chef. Ils sentent qu'il n'a pas terminé.

— Je sais, Messieurs, que vos appareils sont mal adaptés au travail qu'on vous demande, je sais qu'ils sont destinés aux bagarres aéronavales, qu'ils sont conçus pour attaquer des navires et non des tanks... Mais les circonstances commandent. Elles imposent qu'on vous lance sur le front terrestre. Vos camarades de l'armée de l'air terrestre sont submergés. Ils luttent à un contre cinq, contre

Et de sa voix un peu nonchalante, Borichaud résume nos pensées communes :

— Un fusil-mitrailleur pour défendre un terrain d'aviation et les appareils...

Hélas!

*
**

Nous n'étions pas revenus depuis dix minutes dans le bureau du colonel — ou du moins dans la cabane de planches qui lui sert de bureau sur la piste — que le téléphone sonnait.

Le chef décrocha. Tous, indiscrets peut-être — mais l'inquiétude de l'heure nous faisait pardonner — nous prêtres l'oreille.

Et l'étrange dialogue s'engagea, dialogue dont nous percevions seulement les phrases d'un partenaire, le colonel.

— Allo?

—

— Oui, c'est moi.

—

— Si, mon Général, du nouveau... Notre terrain vient d'être bombardé par une escadrille allemande... Non, pas de victimes, pas de blessés...

—

— Oh! c'est impossible, mon Général... Il me reste en tout et pour tout quatre avions en

état après ce bombardement... Oui, seize détruits ou rendus inutilisables!

—

— Mais, mon Général, nous ne pouvons pourtant pas nous battre avec des brouettes!

—

— Mon Général, je m'excuse, mais...

—

— Bien, mon Général, entendu... Mes respects, mon Général...

Le colonel raccrocha.

Nous le regardions. Sa figure était bouleversée.

— Messieurs, vous venez d'entendre... A Dunkerque, la situation est grave. Vos camarades du sol se défendent comme des lions, mais ils doivent céder. Les opérations de débarquement se poursuivent aussi rapidement que possible. Elles sont considérablement gênées par l'aviation allemande qui bombarde sans arrêt depuis des heures et des heures. Il faut intervenir!

— Avec quatre avions?

— Avec quatre avions!

Hélas! oui. Il fallait intervenir avec quatre avions... Quatre contre cent!

Folie...

— J'ai dit au général, continua le colonel, que nous ne disposions plus que de quatre appareils après le bombardement de tout à

l'heure, que nous ne pouvions rien espérer... Il faut partir quand même, paraît-il... Pour deux raisons : d'abord parce que notre escadrille est la seule qui aujourd'hui puisse lancer quatre avions sur Dunkerque, les autres escadrilles étant occupées ailleurs... ensuite parce qu'il importe que nos camarades du sol voient au moins quelques avions français au-dessus d'eux... Depuis trois jours, les seuls avions qu'ils voient sont des avions allemands!

Un lourd silence s'est fait dans la pièce.

Qu'on ne s'y trompe pas! Les hommes ne sont pas découragés, aucun d'eux n'a peur, aucun d'eux ne craint pour sa vie. Aujourd'hui ou demain, n'est-ce pas?

Mais ils pensent, tout simplement.

Aux erreurs passées...

— Messieurs, je n'ignore pas que la tâche sera rude... je demande des volontaires, quatre volontaires...

— Des volontaires, pourquoi mon Colonel?

Picard vient de parler. Ses camarades le regardent. Oui, pourquoi des volontaires?

— Le hasard a épargné mon appareil, poursuit Picard. Je pars avec.

— Moi aussi! répondent d'une seule voix Gervais, Boissier et Boismond.

Ainsi donc, les « propriétaires » des quatre avions intacts revendiquent l'honneur de partir. C'est leur droit.

— Bien, Messieurs, merci!

Le colonel poursuit :

— Barichaud, vite, faites préparer les taxis de vos quatre camarades... et que les mécaniciens signalent les entonnoirs de la piste avec des perches et des chiffons!

Picard, Gervais, Boissier et Boismond partent s'habiller... On apprendra plus tard que par un obscur pressentiment ils ont soigneusement rangé leurs affaires, mis de l'ordre dans leurs cantines.

Une demi-heure plus tard les quatre puissants *Morane* s'élèvent dans le ciel, cap sur Dunkerque, après avoir roulé acrobatiquement entre les profonds entonnoirs dûs aux bombes allemandes.

**

Nos quatre avions volent bien groupés, aile dans aile, à quelque quatre mille mètres d'altitude.

Bientôt, c'est Dunkerque.

Dunkerque? Plutôt une vision affreuse sur les ruines, le charnier, la douleur.

Ah! Si le sous-lieutenant pilote Almangin était là, aux commandes d'un *Morane*, à la place d'un camarade, il ne manquerait pas de dire tristement : « Comme j'avais raison.

Quelle lourde erreur stratégique que d'avoir engagé nos troupes en Belgique! »

Mais il n'est plus temps de se lamenter.

Ils sont quatre, là-haut, sur des chasseurs timbrés des trois couleurs de France. Il faut combattre...

Le port est en feu, cerné d'un mur de flammes, couvert d'un énorme moutonnement de fumée noire, lourde, visqueuse.

Spectacle terrible!

Les forts tirent sur les colonnes allemandes qui avancent irrésistiblement malgré leurs pertes ; les batteries ennemies tirent sur la ville ; sur la rive les usines flambent en d'immenses torches pourpres ; les mitrailleuses s'égosillent en de longs crachements meurtriers.

Le port, c'est un chenal étroit entre des champs infranchissables de mines, des jetées ébréchées par les bombardements répétés, des carcasses de bateaux pulvérisées ou incendiées trouant un peu partout la surface de l'eau sale et sanglante.

Au milieu de tout cela, à travers ce port blessé à mort, pourri d'épaves et de pièges, des dizaines et des dizaines de bâtiments de tout rang, de toute taille, de tout âge cherchent à accoster au plus vite pour évacuer les soldats anglais et français, masse humaine silen-

cieuse et exténuée qui se dresse le long des quais dans une attente pleine d'espoir.

Chacun de nos navires manœuvre à sa guise selon l'inspiration de son commandant. Mais chacun a le même but : accoster, embarquer, appareiller avec sa précieuse cargaison de vies sauvées! On n'a ni le temps, ni la possibilité matérielle d'organiser une chaîne correcte. Il faut faire vite, terriblement vite!

Chalutiers, barques de pêche, cargos, patrouilleurs, torpilleurs, destroyers, morutiers virent, avancent, reculent, s'entrelacent dans le tintamarre d'un invraisemblable grondement fait du mugissement des sirènes, des jurons, des cris et des encouragements montant de chaque bord, des résonnements sourds et plaintifs des coques se heurtant.

Et derrière cette ronde fantastique du port, derrière le premier rideau de feu nourri de mazout, de pétrole et d'essence en flammes, la ville s'étend : un amas de décombres et de ruines calcinés, tordus, pulvérisés, embrasés. Sauf quelques pans de murs, rien ne reste debout...

Mais des milliers et des milliers de civils, de vieillards, de femmes, d'enfants, vivent encore dans le massacre. Entassés dans des caves qui puent la charogne, sans eau, sans vivres, blottis les uns contre les autres en un suprême sentiment de défense, ils entendent

gronder l'enfer au-dessus d'eux, ils perçoivent le profond écho des bombes explosives allemandes, le léger sifflement des bombes incendiaires... Quand ils s'aventurent à sortir quelques instants pour rechercher une maigre pitance, ils ne reconnaissent plus la forme des rues, des places, des avenues, des carrefours de leur ville. Des ruines, rien que des ruines! Et partout, entre ces ruines, des morts jonchaient le sol... Et partout, allongés là où ils sont tombés, des blessés gémissent...

Et lentement, silencieuses, bravant le déluge de fer et de feu, narguant les bombes et les obus, se moquant des balles et des torpilles, les troupes des Flandres se dirigent vers les plages voisines et, couchées dans le sable, attendent le sauvetage...

Dunkerque, fin mai 1940!

Dans le ciel, cent avions allemands se relayant sans cesse, merveilleusement organisés, accomplissent une œuvre de destruction non moins bien préparée.

Cent avions! Des bombardiers qui s'acharment sur la ville, des stukas qui piquent sur les navires, des appareils d'assaut qui mitraillent les troupes, des chasseurs qui montent une garde vigilante...

Cent avions! cent avions marqués de la croix noire...

Contre eux, rien. Rien que nos postes de dé-

fense terrestre, rien que les pièces anti-aériennes des navires. C'est-à-dire quelques canons légers, quelques mitrailleuses.

Les stukas piquent à toute vitesse sur les navires, lâchent leurs bombes, se redressent à la dernière seconde, arrosent les ponts et les quais de rafales de balles. Et cela sans interruption, des heures et des heures durant...

Où sont donc les avions à cocardes?... Il n'y en a pas, il n'y en a plus! Trois semaines après le déclenchement de la grande attaque, la France ne dispose plus des appareils nécessaires pour défendre ses troupes en retraite, pour préserver leur embarquement...

Misère!

Les petits gars des armées du nord, ceux-là même qui dans Dunkerque souffrent et meurent sous les bombes des avions d'outre-Rhin maudissent notre armée de l'air, critiquent nos pilotes.

Non! Il ne faut pas critiquer nos pilotes, jeter la pierre à nos équipages. Ils font ce qu'ils peuvent, tout ce qu'ils peuvent.

Mais que peut un aviateur s'il n'a pas d'avion?

Pas d'avions français dans le ciel de Dunkerque?

Si! En voici quatre, quatre avions de chasse, quatre *Morane*. A bord de chacun d'eux un pilote au cœur solide, à l'âme forte et bien

trempée. Quatre hommes, quatre héros :
Boismond, Picard, Gervais, Boissier.

Ils sont sur la ville, très haut, au-dessus des
appareils allemands. Ils piquent, ils entrent
dans la danse sous les yeux de tous ceux du
sol, ils vont lutter!

Enfin des avions français!

Oui, des avions français...

Quatre!... contre cent!

*
**

Dix minutes plus tard.

Trois *Morane* brûlent sur les quais, le der-
nier disparaît lentement sous l'eau du port, à
deux cents mètres des jetées.

Quatre hommes : Boismond, Picard, Ger-
vais, Boissier viennent de mourir bêtement
pour une simple raison : quatre contre cent...

CHAPITRE V

DEUIL DANS LE CIEL

15 Juin 1940.

C'est la fin.

Nous sommes de l'autre côté de la Loire.

Inutile que je retrace ici ce que fut la la-
mentable retraite de l'armée française, le pi-
toyable exode de nos populations sur les rou-
tes de France... Vous vous en souvenez tout
aussi bien que moi.

L'escadrille — ou du moins ce qui en reste
— est maintenant installée en pleins champs,
quelque part dans le triangle Vierzon-Châ-
teauroux-Bourges.

Hier, nous l'avons appris ce matin, les Alle-
mands sont entrés dans Paris.

Les chefs nous ont dit que la guerre n'était
ni perdue ni terminée pour cela. Nous vou-
lons bien le croire. N'empêche que la situa-
tion est grave.

Nous avons dû abandonner toutes nos pièces de rechange et une partie des archives : plus de camions pour le transport. A côté de nous, c'est-à-dire à une dizaine de kilomètres, un régiment d'artillerie ne possédant plus de munitions disposait bien de camions vides. Mais il n'a pu nous les prêter ; il paraît que cela ne se fait pas réglementairement !

Pauvre pays...

On démenage chaque jour, pour reculer. Les premiers temps, notre colonel recevait des instructions précises. Il ne s'inquiétait pas des ordres reçus : cinquante kilomètres en arrière, cent à droite ou deux cents à gauche, cela ne le regardait pas. Il savait très bien que l'escadrille n'était qu'un pion sur le grand échiquier de la bataille. Il n'était qu'un exécutant dans les mains du haut-commandement. En vieux militaire et en chef qui aime à être obéi, il savait lui-même obéir.

Mais depuis deux jours nous sommes pour ainsi dire abandonnés.

C'est la déroute, la pagaïe, la folie collective.

L'escadrille est seule. Personne ne s'occupe d'elle et elle ne s'occupe de personne. Nous luttons au mieux, c'est tout.

La pagaïe s'est développée à un tel point qu'on parvient quelquefois à obtenir de l'essence ou des munitions sans paperasses. C'est tout dire !

Et ce n'est pas difficile...

Monnet, Gerbeau, Lambert et Vagiraud, trois lieutenants et un adjudant-chef pilotes de l'escadrille dont les avions ont été détruits lors d'un bombardement de notre terrain ont trouvé — Dieu sait où ! — quatre grosses motocyclettes de l'armée. Juchés sur celles-ci, ils écument les routes environnantes à longueur de journée, arrêtent tous les camions militaires isolés et noyés au milieu de la horde lamentable des réfugiés, posent des questions aux conducteurs. Et d'étranges dialogues s'engagent, dans le genre de celui-ci :

— Où vas-tu, tringlot ?

— Je n'en sais trop rien, mon lieutenant. Je cherche les copains !

— Où les as-tu perdus ?

— Sur la Somme !

— Eh ! bien, mon vieux, à ce train-là, la guerre sera terminée que tu ne les auras pas retrouvés !... Et que transportes-tu dans ton camion ?

Là est la réponse intéressante. Si c'est de l'essence, même de l'essence de tourisme pour auto — il ne faut pas être trop difficile en ces jours de mi-juin — ou des munitions convenables, le camion prend immédiatement le chemin du terrain de l'escadrille...

La resquille !

On se débrouille...

*
**

Ce soir, Pujade est rentré de mauvais poil.

Pujade est un tout jeune sergent-pilote — vingt ans à peine — un sergent-pilote sans avion. Un de plus!

Mais passons...

Comme il ne sait que faire et que voir les camarades partir en patrouilles lui donne mal au cœur, à lui qui doit rester au sol, il passe le plus clair de ses journées sur la route nationale qui longe le terrain.

Là, la casquette inclinée sur les yeux pour éviter le soleil, la figure grasse de transpiration et grise de poussière, les mains noires de cambouis, il fait tout : le gendarme, l'agent de circulation, le conseiller, le ravitailleur, le dépanneur, le consolateur.

Il débrouille les embouteillages, donne à manger aux gosses, remonte un pneu défaillant, nettoie les bougies d'un poussif moteur de voiture, pousse au cul d'une charrette dont les chevaux sont exténués.

Les gens le regardent sans étonnement. Depuis huit jours ou plus qu'ils sont sur les routes, au milieu d'une invraisemblable désorganisation, sans que personne ne s'occupe d'eux, sans que rien soit prévu pour leur ravitaillement, ils ne s'étonnent plus de grand' chose. Ils vivent un peu comme dans un rêve

— un mauvais rêve — et passent silencieux, la figure ravagée, les yeux morts, la bouche tombante, les lèvres desséchées par la fièvre, le dos rond, les jambes molles.

Mais quelqu'un, cependant, a remarqué Pujade.

C'est un jeune soldat de l'infanterie, à la mine pitoyable, à l'uniforme en lambeaux, à l'équipement incomplet qui, appuyé sur un gourdin de bois vert fraîchement coupé, marche au milieu des réfugiés, sans doute lui aussi à la recherche de son régiment.

En passant près de Pujade il n'a dit que quelques mots, mais assez fort pour être entendu de tous :

— Les aviateurs, quels salauds! Ils nous ont bien laissés tomber!

Pujade a bondi, abandonnant le gosse qu'il consolait. Pujade est de Montpellier, il a le sang chaud. Empoignant le fantassin par le col, il a levé la main. Mais son geste s'est arrêté avant qu'il ne frappe. Son bras est retombé, las, le long de son corps. Il a vu la pauvre figure marquée de souffrance de son camarade du sol, il a compris.

— Tu as beaucoup souffert, hein, mon vieux? dit-il.

L'autre l'a regardé bien en face et a dit lentement, presque imperceptiblement :

— Oui, beaucoup...

Pujade a respecté le silence du soldat. Mais il savait qu'il parlerait sans qu'il lui demande rien. Et le fantassin a parlé.

— Oui, beaucoup..., a-t-il repris. C'était terrible. Par moments nous étions débordés, bousculés, chavirés par les troupes allemandes... Nous, nous savions que nous ne pouvions compter que sur nous-mêmes. Eux, en face, ils recevaient sans cesse des renforts, toujours des renforts... Des types qui arrivaient derrière les lignes, en camionnettes, vêtus de vêtements légers, armés de mitraillettes... Nous, trente kilos de barda à porter et un vulgaire fusil!... Et des tanks, toujours des tanks, que nous attaquions à la grenade, quand nous en avions... Et puis...

— Et puis?

— Les avions! Au-dessus de nous volaient sans cesse, cinquante, cent avions ennemis! Ils plongeaient de très haut pour nous lâcher des bombes ou alors ils nous survolaient à vingt mètres, sans arrêt, et nous mitraillaient au milieu d'un bruit épouvantable... C'était terrible!

— Je te crois...

— Et jamais d'avions français! Quelquefois un, deux, rarement plus de cinq pour nous débarrasser des autres. Qu'est-ce que vous faisiez donc?

— On attendait, mon vieux, tout simplement... Dans cette guerre, vois-tu, l'aviation

française est une drôle de chose. On ne manque pas de pilotes, et gonflés, je t'assure! Mais quand on a des avions on ne possède pas d'essence, quand on a de l'essence on manque de munitions, quand on a des munitions il ne reste plus d'avions! C'est tout...

— C'est vrai?

— Oui, c'est vrai. Et si tu ne veux pas me croire, viens avec moi!

Pujade a ramené le fantassin — il se nomme Leroy — à l'escadrille. Nous l'avons bien accueilli. C'est la moindre des choses. C'est un type intelligent. Le colonel lui a dit de rester avec nous. Où pourrait-il aller?

Il a pris un bain dans le ruisseau voisin, a diné comme trois et s'est endormi sous l'aile d'un *Morane*, enroulé dans une couverture.

Pauvre type, il était heureux!

Je le comprends.

**

Ce matin, nous avons l'honneur d'avoir un général parmi nous.

C'est un général d'artillerie. Il va, paraît-il, organiser la défense dans notre coin. C'est une bonne intention. Mais pourvu qu'il ne s'agisse pas encore des « replis stratégiques » qui se succèdent depuis le 10 mai!

Le général est de mauvais poil.

Décidément, c'est une maladie qui gagne toute l'armée française. Lui et notre colonel arpentent le terrain de long en large, devant les avions, en grande discussion. Quand celui-ci s'envenime les deux hommes s'arrêtent et le général frappe ses bottes de grands coups de cravache. Le colonel le regarde alors avec une pointe d'ironie dans les yeux et lève les bras au ciel.

Nous, bien entendu, nous ne disons rien. Nous sommes à quelques mètres, tournant autour des appareils, l'air très affairé. En réalité nous suivons le manège.

Aucun doute n'est possible. Le général va nous demander du travail.

Tant mieux.

On s'en... à ne rien faire!

Il est vrai que nous ne pouvons pas grand'chose : il nous reste trois avions! Avec ça...

Mais le colonel nous appelle :

— Venez ici!

Nous arrivons, nous nous rangeons au garde-à-vous, en demi-cercle autour des deux hommes. Le colonel semble furieux. Le général a une bonne tête. Il est petit et sec. Sa figure est pâle avec de grandes taches roses aux pommettes. Sans doute la colère.

— Mes pilotes vont vous dire, commence le colonel...

— Oui, Messieurs, coupe le général, voici

de quoi il s'agit. A la cadence où ils marchent, les Allemands seront demain sur la Loire. Ils vont tenter de la passer. Mais nous organisons la résistance. Il faut les stopper, c'est la dernière chance. Des ponts ont sauté, d'autres vont sauter. En quelques heures le génie allemand peut lancer sur la Loire des ponts de fortune. Il importe de l'en empêcher... J'ai besoin de vous! Votre colonel prétend que vous ne pouvez pas bombarder les troupes allemandes qui tenteront de passer les ponts?

Nous nous regardons en silence.

Bombarder? Avec quoi? Nous avons des *Morane* de chasse!

Nous ne disons rien.

Le colonel jubile.

Le général s'énerve.

— Alors? dit-il.

Le capitaine Doucet prend la parole :

— Capitaine Doucet, mon général. J'ai la chance d'être l'un des trois pilotes disposant encore d'un appareil... Bombarder est impossible, mon général, pour l'unique raison que nous n'avons pas de bombes à bord!

— Oui, je sais, coupe le général. Mais ne peut-on rien faire, ne peut-on arranger un système quelconque, ne peut-on effectuer une transformation?

— Non, mon Général. Nos avions sont faits

pour combattre d'autres avions, dans le ciel, non pour attaquer des troupes au sol.

Le général garde le silence plusieurs secondes, puis il sourit.

— Prenez l'air tout de même, dit-il, et portez-vous au-dessus des ponts de Gien. Cela intimidera toujours les Allemands!

Nous sommes sidérés. Je ne sais pas si cela intimidera les Allemands. J'en doute. Comme nous, ils sont soldats. Et courageux. Sur ce chapitre du courage ni les uns ni les autres n'avons à nous en remontrer. On devrait le savoir.

Les pilotes français ont fait leur devoir, tout leur devoir, avec les matériels dont ils disposaient. Les pilotes allemands ont eux aussi fait leur devoir, tout leur devoir, avec les matériels mis entre leurs mains. Il n'y a pas de différence d'hommes. Le pilote français est aussi expérimenté, aussi courageux, aussi accrocheur que le pilote allemand. Et les Allemands le savent, le reconnaissent eux-mêmes. Mais il existe une différence de matériel, une grande, en quantité et en qualité. Cela est un autre chapitre : il regarde les dirigeants. Les soldats n'y sont pour rien.

...Le général est reparti. Il n'est pas content. Mais il est convaincu. C'est le principal.

Notre colonel lui a promis que nous irions

sur Gien, que nous tenterions de mitrailler les troupes au sol.

Drôle de travail! Surtout quand on est trois...

*
**

Les trois *Morane* ont décollé en fin d'après-midi.

Deux heures ont passé. Le soleil descend lentement sur les grands bois d'alentour comme une grosse masse de feu. Un peu de brouillard de chaleur plane sur les prairies. Dans le lointain les grondements du canon se font plus espacés. Il semble que la nature veuille ce soir reprendre un visage de paix. Mais elle ne nous trompe pas. Ce n'est qu'une feinte, nous le savons. Demain matin, au petit jour, les combats reprendront, âpres, terribles. Et des hommes tomberont. Pourquoi faut-il que le soleil, symbole de vie et de joie, soit toujours le témoin de la mort? Elle est tellement moins laide dans la nuit...

Nous sommes tous réunis sur le terrain. Nous attendons nos trois camarades. Pour donner le change, pour tromper l'inquiétude qui nous gagne, pour dissiper l'angoisse qui nous étreint, nous nous forçons à la joie. Nous blaguons. Mais personne ne s'y trompe. Nous ne sommes pas des comédiens, nous ne som-

mes que des soldats, de pauvres soldats. Nous jouons faux. Les comédiens, eux, ils ne sont pas là. Ils sont à Bordeaux. Ou autre part. Du reste, nous nous en foutons... Ce n'est pas pour eux que nous nous battons. Nous avons compris. C'est pour la France. Car la France est immortelle!

Mais voici, très loin, un ronron que nous aimons. Puis deux points dans le ciel, qui grossissent vite.

Deux?

Ils étaient partis à trois.

Alors?

Ils se sont posés.

Doucet n'est pas là. Il montait l'avion n° 5, Le 8 et le 12 viennent d'atterrir et roulent vers nous... Ils s'arrêtent, hélices en croix, après un dernier éternuement des moteurs.

Prévost et Cintreau descendent, alourdis, un peu hébétés.

— Et Doucet, à la traîne?

— Non. En flammes. Abattu de l'autre côté de la Loire, *chez eux*...

Nous sommes anéantis. Dans le silence des larmes coulent de nos yeux, glissent sur nos pauvres visages.

Un de plus!

— Que se passe-t-il là-bas? demande le colonel.

Cintreau répond.

— Prévost a descendu un Allemand, Doucet y est resté. Le compte est juste. C'est la fin... Il y a tant d'ennemis en l'air qu'on ne sait plus derrière lequel courir. Nous étions trois...

Cela dit tout.

Oui, c'est la fin.

Sur les routes, les misérables hordes de réfugiés se sont arrêtées, pêle-mêle, dans les champs et dans les fossés. La nuit enveloppe tout de sa grisaille chaude et lourde. C'est l'instant où rien ne brille dans le ciel : le soleil se couche à peine, la lune hésite à se lever.

Cette grisaille chaude et lourde, on dirait même un peu gluante, comme du sang, que rien ne vient éclairer, serait-elle déjà un voile de deuil?

*
**

Sur un terre-plein ensoleillé, une tente de grosse toile se dresse, étrange cône kaki qu'agite doucement un vent léger. Devant la tente, une table de bois blanc, un banc d'école, quelques chaises vertes, des chaises de café marquées d'une quelconque marque de bière. Par dessus tout cela, dispensée à regret, l'ombre de deux arbres rabougris.

Un officier-pilote est assis au pied de l'un

des arbres, les jambes allongées, le dos appuyé au tronc, une cigarette aux lèvres. Son visage osseux et bruni, coupé d'une longue cicatrice qui partant de l'oreille gauche arrive à la pointe du menton, exprime plus qu'un détachement absolu, plus qu'un abandon infini. C'est autre chose. Quelque chose de très difficile à analyser, de très difficile à décrire. De l'hébètement si vous voulez, ou du sommeil paupières levées, ou encore l'expression qu'a un mort les yeux ouverts, une expression irréaliste...

De temps à autre il tire sur sa cigarette. La fumée monte lentement, encadre son visage d'une auréole grise et transparente, se perd dans le feuillage...

Il rêve.

A la guerre bien sûr...

Ses yeux regardent tour à tour le ciel silencieux, d'un bleu un peu délavé, le grand champ sur lequel reposent immobiles et poussiéreux quelques avions aux couleurs de France, le fleuve qui coule un peu en contrebas, à cent mètres de là, et dont les eaux vertes et transparentes aux étranges reflets d'argent semblent indifférentes à la vie...

Ce fleuve, c'est la Dordogne.

On est le 30 juin 1940.

CHAPITRE VI

PAIX SUR LA FRANCE

La guerre est terminée.

La France l'a perdue.

Juillet s'écoule, calme et chaud. Des femmes et des enfants pleurent les êtres chers qu'ils ne reverront plus jamais.

C'est le prix de la guerre.

On démobilise les troupes, celles de l'aviation comme les autres.

Une dernière fois le colonel a réuni ses pilotes. Ceux qui restent. L'heure des envols est passée, c'est celle des adieux. Il a dit quelques mots, très simples, très prenants, et puis il a pleuré lentement, silencieusement...

Nous aussi.

Nous avons perdu la guerre! Mais ce n'est pas tellement pour cela que nous pleurons. La France a perdu d'autres guerres tout au long de son histoire : elle a vécu quand même, elle se relèvera encore cette fois. Ce que nous pleu-

rons, ce sont nos camarades tués, sacrifiés bêtement pour un combat perdu d'avance, un combat engagé sans que nous le comprenions...

Mais il paraît que cela s'appelle de la politique.

Perraud, Martin, Dubard, Marnier, Bois-mont, Picard, Gervais, Brassier, Doucet, et vous autres encore, tous, nombreux, qui avaient payé de vos vies cette politique, je doute que vous la compreniez mieux dans vos cercueils — quand vous en avez un! — que lorsque vous combattiez l'ennemi en plein ciel.

Mais cela maintenant importe peu. Vous avez fait votre devoir, tout votre devoir, plus que votre devoir. Je suis heureux et fier de le dire, de le répéter une fois encore. S'il est des hommes qui ont démérité au cours de cette guerre 1939-1940, ce ne sont pas ceux du personnel navigant de l'armée de l'air française.

Cela, il convient que le pays le retienne.

*
**

...Allons, nous allons nous séparer.

Une grande gare, déserte, triste dans une grande ville triste.

Dans le compartiment éclairé par une pauvre lampe bleue, rideaux tirés, nous pénétrons avec regret, avec hésitation.

Cela sent à la fois l'œuf dur et le parapluie mouillé.

Où sont donc les vastes horizons de nos terrains du front, les grandioses paysages du ciel? Où sont donc le bar de l'escadrille et sa cabane de planches qui semblait un palais, la gaieté des popotes, les grands rires sonores, francs et joyeux, les visages jeunes, volontaires, les yeux limpides et perçants?

Où donc est l'ambiance, notre ambiance, celle de l'aviation, celle de l'escadrille?

Des tours de roues, un choc régulier sur l'es-sieu qui se répète mille et mille fois durant des heures et des heures...

Paris.

*
**

Nous revenons de la guerre.

Nous retrouvons la vie civile.

Nous retrouvons les hommes. Ceux de tous les jours.

Ceux qui ne pensent qu'à leurs petites affaires, qu'à leurs petits intérêts, qu'à leurs petites combinaisons.

Ils nous dégoûtent un peu.

Mais qu'importe!

Nous, nous sommes ceux auxquels on a donné le droit de mourir.

Nous considérons ces hommes sans jalousie, sans envie, sans haine. Sans rien.

Ils ne nous intéressent pas.

Nous portons dans nos cœurs des souvenirs qu'ils ne connaîtront jamais. Le combat nous a donné la preuve que l'homme sait encore ce que sont la camaraderie, la bonté, le dévouement, l'amitié.

Et cela est le principal.

Nous les laissons s'abattre, tels des corbeaux sur la charogne, sur les intrigues, les chantages, les pots de vin.

Nous saurons les arrêter. A notre heure.

Celle que nous choisirons.

Un jour, bientôt, ceux qui ont fait leur devoir parleront.

Ils parleront très haut.

Très ferme.

Ce sera leur droit le plus strict.

Il faudra les écouter.

Il faudra que la France écoute.

Debout.

Par respect pour nos morts.

Et il faudra qu'elle se débarrasse une fois pour toutes de ses parasites et de ses suçons, pour se mettre au travail dans la paix.

Cette paix, il convient de la gagner. Contre la guerre que nous avons perdue.

Simple leçon de l'histoire.

Qu'elle nous soit salutaire.

Et que personne surtout — malheur à lui — ne se lève pour saboter cette paix, notre

paix, celle des générations qui ont connu Dunkerque et la Somme, qui ont connu l'écrasement des tanks avec pour toute défense un mousqueton et cinq balles, qui ont connu les combats du ciel à un contre dix!

Roland TESSIER.

Longwy-Cahors-Paris.

Septembre 1939 - Février 1941.

TABLE DES MATIERES

PREMIERE PARTIE

I. — Les Vivants et les Morts	15
II. — Le Fauve	31
III. — Ceux de la D. C. A.	41
IV. — Visite à un blessé	51
V. — Avec ceux que n'atteint pas la fatigue: les mécanos	63
VI. — Simple mission photo	73
VII. — Une belle bagarre	87
VIII. — La recrue	111
IX. — Son premier combat	123
X. — Quant à la popote, un soir de pluie, on parle de celle de 14.	135
XI. — Les mécanos déménagent	145
XII. — Son dernier combat	155
XIII. — On l'appelait « Le Roi »	163

DEUXIEME PARTIE

I. — Coup de théâtre	183
II. — Bombardement de nuit.....	195
III. — L'ancre marine	209
IV. — Dans le ciel de Dunkerque	217
V. — Deuil dans le ciel	235
VI. — Paix sur la France	249