



Benjamin Clémenceau.

« On peut, dit-il, nous obliger à cacher notre pensée, mais non pas à la déguiser; nous forcer à nous taire, mais non pas à mentir. Nous nous briserons contre l'obstacle, dites-vous; et moi je dis, nous le briserons. Et d'ailleurs la lutte c'est notre raison d'être: nous avons dit que nous nous levions, ce n'était sans doute pas pour rester les bras croisés. La tache est rude, je le sais, mais le courage ne nous fait pas défaut; que nous parlions, que nous écrivions, nous sommes là derrière nos paroles, derrière nos écrits; et, qu'on le sache bien, nous sommes forts, car nous combattons pour notre idée! »

Il fut arrêté et mis en prison. Mais son courage en fut ranimé, et désormais on trouvera le jeune homme aux premiers rangs de ceux qui luttent pour les principes de loyauté et du droit.

En 1865, il est nommé médecin. Mais la politique l'attirait davantage et il visita l'Angleterre et l'Amérique, se mit en rapport avec l'un et l'autre « leader » politique, revint en France, en 1870, et s'y maria.

Il apprit alors la guerre entre la France et l'Allemagne. Il conduisit sa jeune femme à Aubraic, dans sa famille, et partit pour Paris, où le sol tremblait du bruit de la guerre.

Ici commence cette fiévreuse vie politique, qui fit battre son cœur, à tous les instants de sa vie, pour la patrie. Tête en avant, il se jeta dans la lutte, fit connaissance avec tous les grands hommes de France, vécut avec eux les heures pénibles de la résistance, et supporta une lourde responsabilité pour la nation.

Le 7 septembre 1870, il devint maire du XVIII^e arrondissement.

L'Empire avait mené la France à la ruine. Napoléon III devait supporter toutes les conséquences de la défaite. La République fut proclamée. Toutes les forces jeunes de la France se rangèrent sous le nouveau drapeau.

A sa nomination, Clémenceau fit paraître une proclamation et s'y montra fervent partisan du nouveau régime. La proclamation disait :

« Concitoyens,

» La France doit-elle s'abimer et disparaître ou reprendre son ancien rang à l'avant-garde des peuples?

» Cette question se pose aujourd'hui, et c'est à nous qu'il appartient de la résoudre.

» L'ennemi est aux portes de la cité. Le jour n'est pas loin peut-être où nos poitrines seront le dernier rempart de la patrie.

» Chacun connaît son devoir.

» Nous sommes les enfants de la Révolution. Inspirons-nous de l'exemple de nos pères de 1792, et comme eux nous vaincrons.

» Vive la France.

» Vive la République. »

Les Allemands avaient investi Paris. Au milieu de la ville assiégée, parmi le cliquetis des armes et les cris de colère du peuple, Clémenceau connut alors tous les sentiments et toutes les angoisses qui enflammaient les Parisiens où les abattaient.

Il espéra que l'armée mise sur pied par Gambetta pourrait percer les rangs allemands et se joindre à l'armée de Paris. Il souffrit de l'incompétence du commandement de l'armée, du temps perdu, des paroles rien qu'éblouissantes que l'on adressait aux soldats, aux hommes qui avaient tout abandonné pour la défense de leur cité, aux mères qui enduraient toutes les misères pour exciter leurs maris à vaincre. Il souffrit de tout ce qui contribua à la défaite et devait connaître la terrible désillusion de la capitulation.

Après les jours fatals de la défaite, Paris délégua Clémenceau pour discuter des questions de paix et de guerre, et il alla à Bordeaux, faire entendre sa parole, claire et nette, à une majorité, prête à signer la défaite.

L'Alsace et la Lorraine tombèrent aux mains des Allemands. Ce jour fut pleuré de Victor Hugo, Gambetta et Clémenceau renoncèrent à prendre la parole. Le sacrifice fut voté par 540 voix contre 107.

C'est alors que se produisit le terrible drame connu dans l'histoire sous le nom de Commune de Paris, où des milliers de personnes périrent de la main même de leurs concitoyens. Quoi que fit Clémenceau, il ne put écarter la tragédie.

Cela nous mènerait trop loin de citer tous les détails de la vie de Clémenceau pendant ces jours terribles et pendant le lent relèvement de la France.



Madame Benjamin Clémenceau, médaillon de Maindron.



Georges Clemenceau à 6 ans et sa sœur aînée.

Son œuvre comme député, comme orateur, comme écrivain rempliraient des volumes. Il continua à travailler dans les sphères supérieures de l'Etat pour l'idéal qui lui était cher : le relèvement, la prospérité de la France et le bien du peuple français. Ses articles de journaux, ses travaux littéraires, ses discours témoignent de son grand amour pour son peuple et sont debout comme un monument.

Il fut homme courageux, hardi et irréprochable dans sa lutte pour le droit, la liberté et la justice. Il fut l'homme redouté vers qui allaient tout l'amour de ses admirateurs, toutes les haines de ses adversaires. On s'acharna sur lui par la plume, la parole, le geste. Toutes les feuilles satiriques l'ont caractérisé. Ses amis l'ont porté jusqu'aux nues, ses ennemis le persiflent. Pour ce qu'il s'est rendu redoutable on l'a nommé « le Tigre », et de son verbe foudroyant il fit tomber pas mal de ministères.

On se rappelle encore son attitude énergique dans l'affaire Dreyfus, jusqu'au dénouement de celle-ci devant la cour d'Assises.

Durant 20 ans, il siégea à la tribune de la Chambre d'où il foudroyait ses ennemis.

En 1902, il fut élu sénateur, et placé, quelques années plus tard, à la tête du ministère. Depuis lors, il engagea, sur différentes questions, de violentes polémiques avec l'Allemagne. L'Allemagne cherchait, depuis cette époque, à surprendre de nouveau la France et à étendre sa domination sur toute l'Europe. Tout le monde a encore à la mémoire l'affaire du Maroc. Le 9 février 1909, Clémenceau signa l'accord qui réglait définitivement cette affaire avec l'Allemagne.

En 1912, la question revient sur le tapis et Clémenceau, après la chute du ministère Caillaux, discuta le nouveau traité devant le Sénat sous le ministère Raymond Poincaré.

Clémenceau y défendit son point de vue. Il voulait conserver à la France son rôle humanitaire parmi les nations et donner au pays les moyens de défense nécessaires pour parer au danger imminent de la guerre et assurer l'avenir de la patrie.

Clémenceau était au courant des préparatifs de guerre formidables de l'Allemagne en vue d'une nouvelle guerre. Il savait que l'Autriche viendrait en aide à son alliée. De même que tous les Français, il espérait en l'alliance avec la Russie ; de

même, il savait, par l'entretien qu'il eut avec le Roi d'Angleterre à Marienbad que les Anglais ne laisseraient pas l'Allemagne prendre la France à la gorge.

Mais avant tout, il savait que l'on ne doit compter que sur soi-même.

Il blâma le gouvernement d'avoir agi sous la menace du canon d'Agadir. Il exposa le danger du développement de l'armée, en Allemagne, et conclut :

« Nous avons été vaincus, nous ne sommes pas soumis. Les vivants seront fidèles aux morts. Nous avons encore quelque chose à dire et à faire dans le monde. »

Les sénateurs écoutèrent avec émotion ces paroles énergiques mais votèrent le traité par lequel l'Allemagne remporta au Maroc une grande victoire.

Deux ans plus tard, les paroles de Clémenceau devaient mettre au grand jour la vérité des faits.

L'assassinat de Serajevo jeta son ombre sur le monde. La plus atroce des guerres éclata. Les jours qui vinrent furent éclairés d'une aube sanglante. L'Autriche attaqua la Serbie. L'Allemagne lança ses milliers de barbares qui écrasèrent de leur botte la France non préparée.

La catastrophe ne surprit pas Clémenceau. Depuis 1871, il savait que le jour viendrait où l'Allemagne étendrait ses griffes sur la France.

Les campagnes et les routes tremblèrent sous le pas des barbares, la Patrie fut menacée ; c'était une question de vie ou de mort. Clémenceau savait que la collaboration du monde civilisé et, en particulier, celle de tous les Français était nécessaire pour mener à bonne fin la résistance désespérée.

En lui, l'homme de parti disparut, l'homme politique même était mort. Seul, survécut en lui le sentiment de la Patrie, qui poussa les Français à se défendre.

Ceux-ci qui connaissaient sa force et ses efforts surhumains regrettèrent qu'il n'eût pas pris en main, dès le début, le gouvernail de l'Etat.

Contre cette attaque scélérate, la guerre sacrée de défense ne pouvait avoir de meilleur chef que Clémenceau, le survivant de ceux qui, en 1871, s'opposèrent à l'annexion de l'Alsace-Lorraine.

Mais ce n'était pas encore le moment. Il fallait terminer des projets plus graves et plus élevés. Il ne devait sortir du fourreau l'épée de la revanche et marcher à la victoire au devant de la France, que quand le pays aurait vu l'abîme de près.

Clémenceau demandait, chaque jour, de tout sacrifier à la guerre, pour épargner au pays l'esclavage qu'entraînerait une nouvelle défaite.

Après la retraite de Charleroi et la marche des Allemands sur Paris, il jeta toute son influence dans la balance pour unir le pays. Il demanda comme la plus grande nécessité le contrôle des Chambres.

Le Sénat l'élut comme président de la Commission des Affaires Etrangères, et les Chambres furent de nouveau convoquées sur ses instances répétées.

Il fonda le journal « L'Homme Libre », qui fut, pour ses critiques très crânes, interdit à différentes reprises. Il changea alors le titre en celui de « L'Homme Enchaîné ». Des forces obscures contrarièrent sa campagne ; il en mena une véritable contre les embusqués. Il voulait que chacun allât au front, il prêcha en cela l'exemple, donnant à la guerre, fils, petit-fils et neveux, sa fille aimée infirmière à Verdun ses deux frères aînés, Albert et Paul Clémenceau, tous deux capitaines de l'active. Le désintéressement patriotique de son activité lui valu beaucoup d'ennemis. Il attaqua dans ses articles tous ceux qui le méritaient : ministres, hauts fonctionnaires, généraux, jusqu'au président de la République. Mais il avait le peuple pour lui. Son journal avait plus de cent mille lecteurs. Dans les



La mère de Georges Clemenceau, d'après une peinture.

tranchées, les poilus se sentaient défendus par leur grand ami et éprouvaient l'influence de sa forte poigne. Ils l'encourageaient dans la voie douloureuse qui mena au phare de la Victoire.

« Et maintenant aux armes! écrivait-il, mourir n'est rien. Il faut vaincre. Et pour cela nous avons besoin de tous nos bras. Le plus faible aura sa part de gloire. Il arrive dans la vie des peuples une heure où passe sur les hommes un ouragan d'épopée; une nation c'est une âme. Nous demandons un gouvernement d'acier. C'est la Patrie qui veut le sacrifice, et l'hésitation est tout prêt d'être un crime, lorsqu'elle a parlé. La Patrie, mot mystérieux qui tient l'homme enfermé dans un cercle magique de sentiments, de pensées, de traditions, écrites ou seulement senties... »

Trois années bien remplies s'écoulèrent ainsi pour l'homme de fer en une lutte féconde.

En qualité de président de la commission de l'armée, il visita maintes fois le front. Il apprit à y connaître la guerre et son sanglant sacrifice. Il sut comprendre le soldat, et le soldat le comprit. Il vécut la vie des guerriers qui avaient tout quitté pour défendre leur sol, il vécut dans leurs tranchées, écouta leurs paroles, leurs réclamations, au plus haut degré fut consciente de son devoir par la vue de leur constance et de leur courage.

Aux heures les plus sombres, il n'eut pas d'hésitation, jour et nuit, il était sur pied, jour et nuit il était sous les armes pour la délivrance du sol bien-aimé.

Et l'homme qui n'avait jamais appris à prier, qui n'entra jamais dans une église pour s'agenouiller devant l'autel, qui n'avait jamais joint les mains vers le ciel, fut surpris, un jour, raconte-t-on, derrière le pilier d'une église, les yeux — des yeux de vieillards — baignés de larmes.

Il nous faut ici mentionner un fait qui fit grande sensation en France, pendant la guerre. C'était en 1918. Le Sacré-Cœur de Jésus serait apparu à une jeune fille et lui aurait donné divers conseils.

Entre autres, elle aurait reçu de l'apparition l'ordre d'aller à Clémenceau et de lui faire connaître que la France vaincrait encore dans le courant de l'année, mais qu'on devait broder l'image du Sacré-Cœur sur le drapeau de l'armée. Quelque peu

sceptique, Clémenceau écouta le récit de la jeune fille et lui dit :

— Qu'on fasse n'importe quoi, mais que la France soit sauvée.

Nous ne répondons naturellement pas de l'authenticité de l'apparition; différents journaux ont fait connaître l'entretien de la jeune fille avec Clémenceau.

La réponse du grand patriote le caractérise en plein : tout ce qui peut contribuer à la victoire lui est agréable.

Clémenceau était le plus populaire serviteur de la patrie. Trois ans d'activité ininterrompue l'amènèrent au gouvernement de l'Etat. A présent, on pouvait voguer : un bon pilote était à bord qui saurait mener le bateau en port sûr.

Le 22 juillet 1917, le Sénat tint une séance historique. Clémenceau monta à la tribune où il rompit une lance contre la politique qui tolérait l'énervante propagande visant à obtenir une paix blanche, ce qui aboutirait à une défaite pour la France. Il critiqua la propagande anti-militariste du « Bonnet Rouge », menée par Almeyda; il critiqua aussi qu'on autorisât, à séjourner librement en France des sujets des pays centraux à qui on délivrait des passeports. Ses attaques contre Malvy, le ministre de l'intérieur, donnèrent lieu à l'arrestation de Duval, sur qui l'on trouva, un chèque de 100.000 fr.

Cette arrestation fit tomber le ministère Ribot. La France attendait avec impatience un ministère Clémenceau; cependant, ce fut Painlevé qui fut appelé. C'était le 4^{me} ministère depuis la guerre : Viviani, Briand, Ribot, Painlevé.

Les événements devenaient graves. Il fallait regarder en face le dénouement de la sanglante tragédie. Le président de la République appela à lui Clémenceau. Celui-ci accepta la direction du gouvernement, sentant en lui toute la volonté et l'énergie nécessaires pour mettre fin à cette triste situation.

A soixante-dix-sept ans il prit sur lui la responsabilité des événements du passé et de l'avenir et se jeta dans la lutte avec tout son sang froid et toute son intrépidité.

Le 16 novembre, son ministère était formé, et lui-même nommé ministre de la guerre.

Sa déclaration exposa à chacun une situation nette des choses. Elle brûlait de la fougue d'un patriotisme invincible, d'une énergie intarissable, d'une foi ferme et inébranlable dans la victoire de la patrie. Il prononça des paroles historiques :

« Nous nous présentons devant vous avec l'unique pensée d'une guerre intégrale. Plus de campagnes pacifistes, plus de menées allemandes, ni trahison, ni demi-trahison : la guerre. Rien que la guerre. Nos armées ne seront pas prises entre deux feux. La justice passe. Le pays connaît qu'il est défendu. Un jour, de Paris au plus humble village, des rafales d'acclamations accueilleront nos étendards vainqueurs, tordus dans le sang, dans les larmes, déchirés des obus, magnifique apparition de nos grands morts. Ce jour, le plus beau de notre race, après tant d'autres, il est en notre pouvoir de le faire. Pour les résolutions sans retour, nous vous demandons, messieurs, le sceau de votre volonté... »

Dès ce jour, le pays sentit qu'il avait trouvé son maître. On sut par des procès que les millions de marks que l'Allemagne semait à profusion en France, causaient autant de mal que tous les canons ennemis, les avions et les gaz asphyxiants. Il fallait miner les travaux sournois.

Ceux qui avaient des comptes à rendre y furent contraints. Après Bolo Pacha, Mata-Hari, Almeyda, vinrent Duval et les rédacteurs du « Bonnet Rouge ». Lenoir et Desouches. Malvy fut cité en justice et Caillaux arrêté.

Le 29 décembre 1917, Clémenceau posa la question de confiance dans l'affaire du rappel de la

L'offensive allemande du 21 mars 1918 éclata et sema l'angoisse autant qu'aux jours troublés d'août-septembre 1914.

L'ennemi avait amené vers l'ouest du front russe plus d'un million d'hommes et tendait de toutes ses forces à atteindre Paris et à gagner la guerre.

Clémenceau réalisa alors son rêve. Sous un feu d'enfer, il se risqua jusqu'aux premières lignes et remit le commandement suprême des armées entre les mains du général Foch, ce qui sauva la France et toute l'Europe. A la suite d'un grave entretien à Doullens, entre Lloyd George et Douglas Haig, il sut convaincre les Anglais et, le 30 mars, Foch fut investi du généralissime.

Ce furent des jours rudes pour la France.

Clémenceau se tendit davantage encore, si cela était possible. Il semblait porter le fardeau de son poste important, ne s'accordait pas une heure de repos par jour, était partout, ranimant ceux en qui le doute naissait, réconfortant les soldats qui faisaient des efforts surhumains pour repousser l'avalanche des rapaces ennemis.

Au milieu de cet ouragan, le 5 juin, Clémenceau fut traduit devant le tribunal de la Chambre, où il eut à soutenir une lutte acharnée contre l'extrême-gauche. A plusieurs reprises, on l'empêcha de parler et il dut quitter la tribune. A la fin, cependant, il parvint à se faire écouter et il déclara qu'il n'était pas disposé à destituer des généraux qui offraient leur talent et leur sang à la Patrie.

Il rappela aussi qu'il avait prophétisé des heures cruelles, que ces heures étaient venues et qu'il fallait les endurer avec patience.

Il souligna que les soldats se battaient un contre cinq sans avoir un moment de repos depuis trois jours et trois nuits.

Toute la Chambre se dressa dans un mouvement de reconnaissance enthousiasme.

« Là-bas, dit-il, les héros ne peuvent que mourir, vous, vous pouvez, par votre attitude ferme et résolue, leur donner la victoire! » Il affirma à nouveau : « Vous avez devant vous un gouvernement qui n'acceptera jamais une paix d'humiliation... Renvoyez-nous ou gardez-nous, mais tant que nous serons-là, la Patrie sera défendue à outrance. »

Il fut l'homme qui sut tenir les rênes ferme en mains, et d'une volonté ferme, conduire le char de l'Etat où il devait aller.

Il parla aux soldats en des termes enflammés qui leur donna le courage d'en finir une bonne fois avec un ennemi cruel qui était venu s'abattre sur le sol patrial, qui avait torturé la population, anéantissait la richesse et le travail, bombardait les villes et les villages, incendiait les monuments, ravageait les maisons, détruisait les fabriques et les machines, abattait même jusqu'aux arbres fruitiers et frappait la terre de stérilité.

Chaque jour, Clémenceau visitait une partie du front, apportant aux combattants le réconfort de sa parole, la bonté de ses bons vieux yeux, parlant à l'un, dans son dialecte, à l'autre racontant des blagues.

Au milieu du feu, il était toujours calme et bienveillant, tandis que son cœur saignait et saignait.

On le connaissait partout, le bon vieillard, au petit suroît sur la tête, les jambes enveloppées de molletières; celui qui mangeait le manger des soldats, fumait et riait avec eux, et dont l'humour était intarissable.

Le soir, il retournait à Paris.

Que de fois, les Parisiens, virent, dans le soir sombre, la petite auto du ministre de la guerre, qui s'en revenait du front, éclaboussée de boue et soulevait les vitres brisées.

A la vive lueur de la lanterne, on reconnaissait le visage énergique, aux moustaches blanches, de Clémenceau, qui allait poursuivre son labeur à son bureau, pendant la nuit, ne quittant une besogne que pour en commencer une autre et, même au plus



Georges Clemenceau à 16 ans.

classe 19. L'extrême-gauche était contre lui. Il somma les contradicteurs de mettre à son service d'autres moyens pour tenir tête aux hordes qu'on détachait de la Russie et dont on jetait l'énorme puissance sur l'ouest. Il parla avec émotion des paysans qui donnaient tous leurs enfants au pays.

Du 30 janvier au 2 février 1918, le Conseil supérieur de la guerre tint sept séances, à Versailles. Le 4 février, celui-ci envoya sa réponse aux propositions des Centraux. Si douloureuse que cela fut, il fallait poursuivre la guerre, jusqu'au bout.

A ce moment, la situation militaire était très grave. L'attaque allemande s'annonçait terrible. Des avions allemands vinrent indiscontinuellement bombarder Paris. Un formidable canon, portant à 120 km., semait des obus au cœur de la France.

Clémenceau interdit aux socialistes de se rendre au congrès international de Stockholm, où l'on devait prendre contact avec le bolchevisme et proclamer la dictature révolutionnaire.

Clémenceau dit :

« Ma politique étrangère et ma politique intérieure c'est un tout. Politique intérieure, je fais la guerre. Je fais toujours la guerre... La Russie nous trahit, je continue de faire la guerre. La malheureuse Roumanie est obligée de capituler, je continue de faire la guerre, et je continuerai jusqu'au dernier quart d'heure. »

Ces fières et farouches paroles provoquèrent un enthousiasme sans bornes dans le pays qui ne voulait pas mourir, chacun reconnut le sentiment dont brûlaient tous les cœurs dans les paroles de celui qui les avait prononcées et que tous nommaient le Tigre, celui qui étouffa tous les travaux sournois.

Alors arriva l'affirmation du ministre autrichien Czernin, qui prétendit que Clémenceau l'avait invité l'année précédente à des pourparlers de paix.

Le démenti brutal du Tigre : « Le comte Czernin a menti », résonna par l'Europe comme un soufflet.

Mais cela n'aida à rien, on ne savait pas faire tomber Clémenceau. Chacun plaçait sa confiance dans le grand homme.



Georges Clemenceau à 24 ans.

mauvais jour, l'espoir et une grande consolation descendirent dans les cœurs.

Enfin, les événements militaires donnèrent raison à Clémenceau. Au mois de juillet, Foch enraya la marche en avant des Allemands. L'unisson dans le commandement suprême des Alliés et leur ardeur incomparable avaient arrêté le monstre.

Le 18 juillet commença la retraite ennemie sous la poussée des Alliés qui devait se terminer bientôt en une fuite éperdue.

Les Allemands ne devaient plus éviter la déroute.

Ils devront demander grâce à genoux pour qu'on ne les anéantisse pas.

L'Autriche fit des propositions de paix qui ne furent pas acceptées par les Alliés. Clémenceau communiqua au Sénat l'heureuse nouvelle. Il affirma que les crimes commis seraient payés par l'Allemagne et qu'elle réparerait tout le mal qu'elle avait causé au monde : pillages, criminels incendies, dévastations, hommes et femmes qu'elle avait ravés à leur famille, tout ce que le monde avait vu et qu'il n'oubliera jamais.

« Pour nous, dit-il, nous ne cherchons que la paix, et nous la voulons faire juste et solide, pour que ceux à venir soient sauvés des abominations du passé. » Il termina d'un mouvement de pensée et de parole qui paraphrasait la «Marseillaise» et qui fut accueilli par les acclamations de tous : « Allez donc, enfants de la Patrie, allez achever de libérer les peuples des dernières fureurs de la force immonde ! Allez à la victoire sans tache !... Toute la France, toute l'humanité pensante est avec vous ! »

Le 5 octobre, enfin, l'Allemagne, l'Autriche et la Turquie demandaient l'armistice et la paix. Pendant

les pourparlers, les opérations militaires se poursuivent. Tout le Nord est délivré.

Au milieu de l'émotion générale, Clémenceau monte à la tribune, annonce la Victoire et tire la conclusion des événements :

« Messieurs, avec la victoire, l'espérance, la plus grande espérance ouvre ses ailes... Nous avons combattu pour notre droit. Nous voulons notre droit tout entier, avec les garanties nécessaires contre le retour de la barbarie. De ce droit, nous ne ferons pas à notre tour une revanche des oppressions du passé. C'est toute la liberté qui vient de terrasser, pour nos soldats, toute la tyrannie. »

Nous ne suivrons pas les événements, nous rencontrerons encore dans les jours qui suivent, celui qui fut le libérateur de sa Patrie.

Les Aviateurs Belges.

Deux inventions étaient pour les alliés de la plus haute importance pour remporter la victoire finale les tanks et les avions. Des tanks il fut déjà question plusieurs fois au cours du présent ouvrage. Nous voulons dédier maintenant quelques pages à nos aviateurs belges, les héros de l'air, qui ont travaillé nuit et jour à la tâche grande et glorieuse : délivrer la patrie de ses ennemis.

Le lieutenant aviateur Alb. Van Cotthem a été assez bienveillant d'écrire pour le présent ouvrage le chapitre suivant :

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

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

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

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

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

Je puis vous assurer que nos aviateurs ne doivent céder pour aucun aviateur du monde au point de dans la partie.

D'ailleurs nos alliés devaient reconnaître que les aviateurs belges avaient sur eux une grande avance. Quoique notre activité fut aussi grande que celle des alliés nous n'avions pas de malheurs à regretter, nos chasses étaient brillantes, notre travail de photographie plein de succès, nos moteurs, mis à point par nos hommes de métier, développaient plus de force et de vitesse qu'ailleurs, il arriva plus d'une fois qu'un allié rencontrant un des nôtres resta bientôt loin en arrière, à tel point que le bruit circulait que la Belgique avait des moteurs spéciaux.

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



G. Clemenceau en 1874.

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

Quel en fut le résultat du combat?

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

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

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

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

G. Raal raconte ce qui se passa à St.-Job in 't Goor (dans la Campine) avant l'époque où les militaires mirent la main sur la nouvelle arme.

Baron Pierre de Caters

« Il y a quelques années à peu près personne en Belgique ne savait où était situé St. Job in 't Goor. Ce n'était et à présent encore ce n'est accessible qu'après des heures de marche par des chemins praticables et impraticables.

Mais un beau matin on se le répéta de bouche en bouche dans le pays et on raconta la nouvelle incroyable: « A St. Job on vole... » Alors on chercha dans le guide de chemin de fer et sur la carte où était situé le village, et d'Anvers et de Bruxelles on arriva vers l'endroit mystérieux au-dessus duquel les oiseaux prodigieux ronflaient où hélas l'un d'eux fut projeté dans la bruyère purpurine par la mort qui guettait.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Puis on recommença.

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

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

C'était en juillet, tôt par un matin ensoleillé. Les brouillards se entraînaient en nuages épais sur la calme solitude des bruyères et s'accrochaient aux sapins comme des toiles argentées. Le soleil enflammait l'horizon en feux d'or, un doux zéphyr soufflait sur la contrée sur laquelle le silence s'étendait comme une bénédiction. Je vois encore la contrée s'étendre dans l'enchantement d'une matinée d'été et je la sens à présent avec son âme de naïve majestueuse.

Baron de Caters avait fait apporter plusieurs changements à son type de biplan.

L'appareil était prêt et attendait son... cavalier.



G. Clemenceau en 1876.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les officiers Montens et Sarteel étaient les premiers qui sous sa direction obtenaient leur brevet

d'aviateur. Plus tard, quand le baron de Caters, par ordre du médecin, dut abandonner l'aviation, il mit sa plaine et ses aéroplanes gratuitement au service de l'armée, et sous son impulsion l'aviation se développa comme une force nationale, qui fut pendant cette guerre d'une importance spéciale.

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

* * *

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

L'école militaire d'aviation fut fondée en 1911. Le lieutenant Nelis en fut le premier directeur et fut secondé dans ses fonctions par le regretté commandant Lebon et par le commandant d'Hanis.

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

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

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

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

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

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

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

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

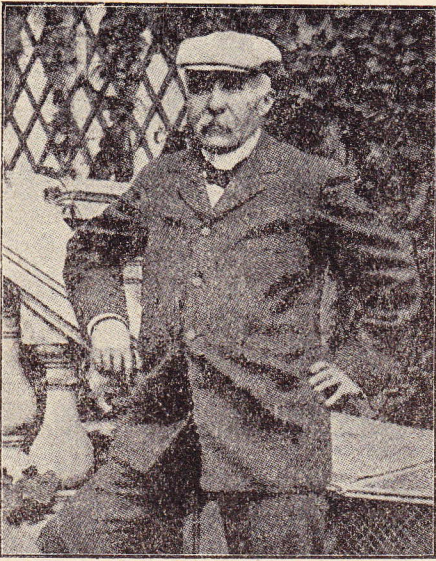
Les aviateurs furent divisés en plusieurs sections. Les jours se passèrent en reconnaissances parfois jusque loin dans le pays, jusqu'à la Meuse, pour observer les mouvements des troupes.

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

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

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

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



G. Clemenceau dans son jardin de la rue Franklin.

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

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

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

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

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

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

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

A la bataille de l'Yser leur matériel était en mauvais état. Il n'y avait pas de tenté pour les abriter, pas d'atelier pour faire les réparations nécessaires et panser les blessures des grands oiseaux. Tous furent mis ici à une rude épreuve. On dut faire flèche de tout bois, et cependant le personnel technique sut se tirer d'affaire et conserver les machines en bon état.

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

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

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

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

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

* * *

Au début de 1915 se développèrent les différents services de l'aviation : Photographie, Télégraphie sans fils, Chasse, Reconnaissances, et Bombardement s'étendaient de jour en jour.

Des ateliers de réparation furent établis à Calais. Dans la banlieue de Paris fut établie une école pour jeunes gens Belges. Là on forma cette phalange de jeunes héros dont on a trop peu parlé et



Clemenceau en 1906



G. Clemenceau en promenade en Vendée.

qui ne furent pas estimés par le public, surtout par ignorance.

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

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

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

Au Commandant de l'Aviation,

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

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

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

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

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

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

CAPITAINE DESCHAMPS

« Les sportmen sont des hommes qui considèrent ordinairement la vie comme joyeuse, roulent les jours du bon Dieu avec le sourire, voyagent et courent comme si le plaisir et la joie sont toute la vie. On peut reconnaître ces types joyeux et nonchalants entre mille, leurs regards francs et courageux les trahissent tout de suite. Ils ne connaissent pas la peur et ce que la profession exige d'eux leur est donné par un corps d'acier formé par un entraînement sans repos. On vit aussi de pareils types au début chez les aviateurs. Essais téméraires d'aventures, les dangers de la vie les poussaient avec une force brutale, avides vers les étourdisse-

ments suprêmes que les aviateurs ressentent dans le firmament.

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

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

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

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

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

Une grande âme était en lui. Demandez-le aux nombreux officiers sous ses ordres, à ses mécaniciens, à ses aides. Ils vous parleront de lui com-



G. Clemenceau et le sénateur H. Bérenger en tournée au front.



G. Clemenceau et son fils le capitaine Michel.

me on parle d'un prêtre, qui a pris sa tâche comme but à sa vie.

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

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

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

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

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

C'est une grande, une immense perte pour nous. Le capitaine Deschamps aura une belle page dans notre livre de douleur.

COMMANDANT JACQUET

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

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

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

La mort n'en voulut pas, heureusement pour les siens et pour la patrie, qui peut être fière d'un pareil homme avec ses vastes connaissances, sa science, son art.

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

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

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

Son bon cœur ne lui attira que des amis.

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

Son nom était synonyme de courage depuis 1916.

Quand les piotes voyaient un avion survoler les tranchées ils disaient : « C'est Jacquet. » Je veux, de tous les faits héroïques que le commandant Jacquet accomplit, en raconter un dont je fus le témoin oculaire.

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

Je survolais Thourout à 3500 m. et je me dirigeai vers Ostende. A mi-chemin, je vois l'explosion de shrapnells et, à trois mille mètres de hauteur je vis quelques aéroplanes tourner l'un autour de l'autre.

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

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

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

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

Je m'approchais du Farman et je reconnus le



Le Tigre. Dessin de Sem.

commandant Jacquet. A ce moment je ne sentis plus aucune inquiétude et ma confiance en lui était si grande que je me sentis disposé à engager avec lui le combat contre dix avions ennemis.

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

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

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

WILLY COPPENS

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

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

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

En 1915 il apprend à voler à Etampes. Au début de 1917 il est au front comme aviateur de reconnaissance, plus tard en qualité de chasseur.

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

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

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

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

Ces derniers sont les plus hardis, les plus téméraires qui ne craignent ni le temps ni le vent, en des soubresauts ils descendent, montent, tournent

dans des convulsions d'acrobates pour essayer de toucher l'ennemi. Il faut une adresse extraordinaire pour anéantir un adversaire.

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

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

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

Quoique mutilé, il n'a pas renoncé à son sport favori. Il était à peine sorti de l'hôpital qu'il m'invita pour faire avec lui une excursion en l'air, pour prendre de grandes hauteurs, pour voir si la chose lui irait encore. Quelques jours après il conduisit de nouveau son propre avion.

Après la guerre Willy Coppens a raconté sa vie et ses impressions à Anvers. G. Raal écrivit de lui :

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



G. Clemenceau et son ami le général Pétain.



Clemenceau à la tribune, par Valloton.

qui avez rempli notre cerveau et notre imagination avec la beauté de vos exploits !

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous y voyions les différents modèles successifs. Quelle différence avec les premiers appareils sur lesquels les aviateurs risquaient à chaque heure leur vie à St-Job-in-t-Goor.

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

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

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

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



LES REVOICHI

Carte postale très répandue.

avait été arrachée dans les hautes sphères de la patrie.

Mais le héros ne nous en parla pas; il nous apprit comment certain jour il lui vint l'idée de voler vers Bruxelles, avait traversé inaperçu la ligne de feu à une hauteur de 5500 m., et était descendu une dizaine de fois à 150 m., avait volé au-dessus de la maison paternelle, il avait vu son père à la fenêtre, agitant son mouchoir vers le garçon, qui volait dans le ciel ensoleillé semblable à un envoyé du ciel! Avec la bénédiction paternelle, il était retourné vers le pays où là mort le menaçait avec des milliers de poings tendus.

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

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

Il finit, ce héros de l'espace qui combattit durant des années dans la tempête des airs avec la bravoure d'un Leonidas, ne trouva plus dans sa simplicité aucun mot pour remercier l'assemblée de ses applaudissements spontanés. Il était fortement ému dans son âme grande d'âme enfant prodigieuse.

« Mon Dieu, comme il est gentil! »

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

Nous voulons combler quelque peu ce vide.

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

Cinq jours plus tard il fut nommé officier de la couronne.

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

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

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

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

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

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

ANDRÉ DE MEULEMEESTER

L'Aigle de la Flandre

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

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

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

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

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

De Meulemeester remporta 11 victoires. 10 sur des avions et 1 sur ballon captif. L'étendue restreinte de notre terrain de chasse était seule cause de ce qu'il ne fut pas chargé de plus de gloire.

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

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



Un déjeuner au front.

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

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

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

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

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

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

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

Je me trouvai au-dessus de Dixmude, à 1500 m. J'étais donc près de nos lignes et pus indenne atterrir dans les fils de fer barbelés. Les soldats me racontèrent que deux avions Belges étaient venus

à mon secours et avaient obligé les Allemands à me lâcher. Plus tard dans la journée j'appris que c'étaient Jean Olieslagers et De Meulemeester. Ce dernier était revenu après la réparation avait vu le danger dans lequel je me trouvais et était arrivé immédiatement au secours avec Jean.

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

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

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

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

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

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

« Aux ordres... chez le commandant ! »

... Nous y sommes.

« Messieurs... j'appelle votre attention sur le bombardement que vous allez faire aujourd'hui. Bien que l'objectif ne soit pas très éloigné de nos lignes, si vous réussissez, vous obtiendrez un résultat dont les conséquences pourront être d'une réelle importance... Voyez... ici... le chemin de fer... cette ligne a été doublée par les Allemands... cette gare... là... son trafic était faible en temps de paix... mais ils en ont fait la gare régulatrice du ravitaillement de toute une armée... Donc, frappez juste... et fort... Néanmoins, vous n'oublierez pas que vous êtes en territoire envahi, en terre française... respectez ce qui n'a pas un caractère nettement militaire... Ce n'est pas tout... à environ 5 kilomètres... il y a le petit village de J... là... au creux de cette vallée... Vous me suivez?... Il y a là un dépôt d'explosifs, près de la mairie... à gauche de la grande place. Il ne faut pas l'épargner. Par suite, pendant le bombardement de la gare, l'un de vous se détachera du groupe et ira jeter des bombes incendiaires sur ce dépôt... un seul avion suffira... Le vôtre, ajoutez-il, en se tournant vers moi.

— Bien, mon commandant.

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

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

— Vous partirez en tête... L'avance et votre supériorité de vitesse vous permettront ce léger supplément à votre itinéraire, tout en vous laissant la possibilité de rallier le groupe... Vous m'avez compris ?

— Oui, mon commandant...

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

— Mon premier mécanicien.

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

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

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



Buste de G. Clemenceau par Sicard.

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

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

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

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

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

— Ce n'est pas raisonnable !

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

Devant cet argument péremptoire, je m'incline.

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

« Où va-t-on ? »

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

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

— Oui... Ça t'étonne ?

— Sur J... ! Tu en es sûr ?

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

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

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

« Qu'as-tu, mon vieux !... »

— Rien.

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

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

« C'est la grippe !... »

— Tu as eu tort de venir... »

... Nous sommes sur les lignes... La danse commence... éclatements... crapouillages... les lignes sont traversées...

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

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

« Bois un coup... »

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

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

« Prépare-toi... »

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

« Tes percuteurs sont mis ? »

— Oui... »

Un effort violent crispe sa figure...

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

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

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

« Qu'est-ce que tu attends ?... Vas-y ! Mais vas-y donc !... »

— Je ne peux pas ?

— Quoi ?...

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

« Je ne peux pas ! bégaye-t-il. »

Cette extraordinaire manifestation doit être due à son état fiévreux.

« Veux-tu... oui ou non ? »

Et je vire à nouveau pour repasser sur l'objectif

« Allez ! C'est le moment... »

Il ne bouge pas...

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

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

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

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

« Excuse-moi, mon vieux... »

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

— Tu ne peux pas comprendre !

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

— Ecoute-moi !

— Non... non... et non... J'aurais mieux fait de ne pas t'emmener avec moi !... »

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

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

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

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

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

— Ta mère !

— Oui... maman... »



Le gouverneur Von Bisping.

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

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

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

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

... Je suis entré ce soir dans la chambre de V... Tout habillé sur son étroit lit de camp, il dormait, le corps secoué de mouvements nerveux ; une plainte sourde s'exhalait de ses lèvres sèches par la fièvre, et comme je m'approchai de lui, je l'entendis murmurer, douloureux et sauvage :

« Maman !... Il a tué maman ! »

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Et le capitaine ajoute :

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