

Le lieutenant aviateur Van Cotthem.

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

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

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

Pêle-mêle, au gré des sympathies, les « anciens », les survivants de treize mois de bombardements et de grands raids ; le lieutenant de M..., un des jolis noms de la vieille France, dont l'avion porte les couleurs de son écurie de courses ; le lieutenant H..., son père est le banquier aux faillites légendaires ; la Légion d'honneur du fils rachète un peu les... erreurs du papa ; P..., immense, jovial et bon garçon, le revuiste aux revues centenaires ; T..., médaillé du Salon, l'un des espoirs de la jeune peinture, qui traça les différentes phases de la vie de l'escadrille en fresques lumineuses qui ornent notre home ; de G..., déjà présenté, ingénieur, directeur

d'une importante verrerie ; puis, les nouveaux, les jeunes pilotes ou observateurs, qui sont venus de l'arrière combler les vides, remplacer de Losques, descendu par un aviatik ; Niox, prisonnier en revenant de Trèves ; Jacquillard, Levillain, Guillo-teaux, victimes d'accidents mortels au cours de vols d'essai ; le capitaine Féquant, dont on connaît la mort glorieuse..., d'autres encore !... Ils sont venus à nous, modestes et confiants, les gosses, les « bleuets » de l'aviation, mais tous cités, ce sont des vieux maintenant ; ils fument la pipe anglaise bourrée de tabac jaune, et leurs « leggings » sont culottés !...

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

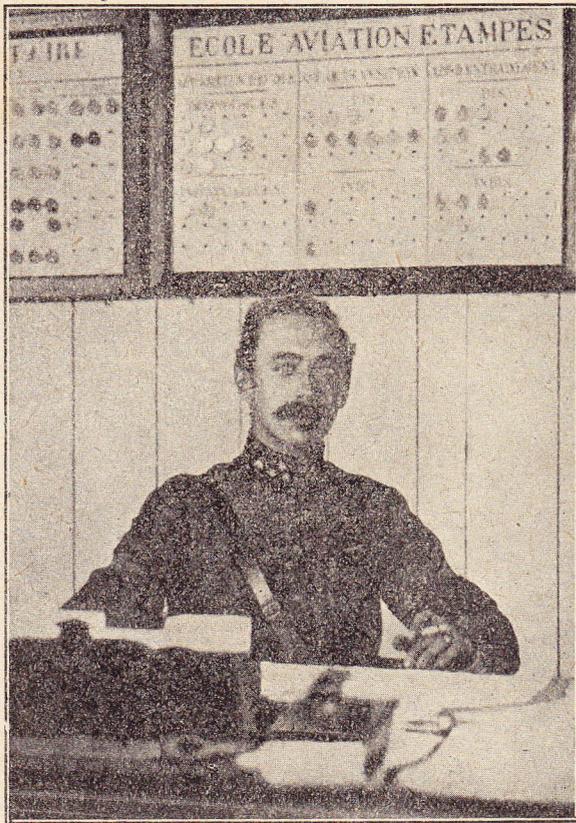
« Dis donc, P... Après la guerre, tu nous inviteras à ta première revue ?

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

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

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

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



Le commandant-aviateur Nelis.
(Cliché de « La Conquête de l'air »).

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

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

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

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

Le capitaine donne quelques ordres.

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

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

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

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

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

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

Le champagne pétille, les verres tintent...

Dehors, il fait doux... presque lourd; à 1000 mètres, la brume cache la moindre étoile...

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

« Tu y es ? crie mon premier mécano.

— Quand tu voudras ! »

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

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

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

« Il tourne « rond »... »

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

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

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

« Enlève les cales !... »

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

« Drôle de fête !... »

— Plutôt !... Charmante soirée !... »

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

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

« On y va ? »

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

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

Nous montons... Rien !... L'humidité nous pénètre... Le froid nous gagne... Le vent, assez rapide jusqu'à 1000 mètres, est insignifiant plus haut, ce qui explique la tentative de nos ennemis.

« Ecoute !... Il y a quelque chose... »

— Non... Rien... »

— Réduis les gaz pour mieux entendre... »

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

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

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

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

« Grimpons !... »

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

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



Le Baron de Caters.

... Nos yeux pleurent...

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

— Ah ! la Riviera !... »

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

« Plus qu'une heure d'essence ? »

— Il faut rentrer...

— Il nous échappe !

— Les copains auront été plus heureux.

— On n'est pas veinards !...

— Oui... Quelle « poisse » !... »

La couche de nuages est retraversée... Plus de projecteurs, mais les feux de position sont visibles... Une rapide spirale nous mène au-dessus... et nous atterrissons sans difficulté...

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

— Le zeppelin ?

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

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

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

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

D'affreux pressentiments nous assaillent... Seigneur ! Seigneur !... Si Votre volonté s'est accomplie, soyez clément à leurs âmes légères ; après avoir essayé tant de fois d'escalader le Ciel, ils sont enfin montés jusqu'à vous !...

Le lieutenant de M... qui, au téléphone, attend des nouvelles, arrive...

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

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

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

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

* * *

V... exulte ; ses vœux sont comblés. A force de prier, de supplier, d'intriguer, il a réussi ; il est élève pilote. Il n'ira même pas dans une école ; il passera son brevet sur le front et j'ai été désigné pour lui donner des leçons de pilotage.

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

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

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

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

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

« C'est une vraie première !... »

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

... Nous nous préparons au départ.

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

— As-tu prévu la fiancée ? »

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

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

— Pas d'excentricités !...

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

... L'hélice tourne.

« Quand tu voudras ! »

— Hop ! »

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

« Regarde ! »

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

« Ça va ? »

— Ça colle !... Ça « gaze »...

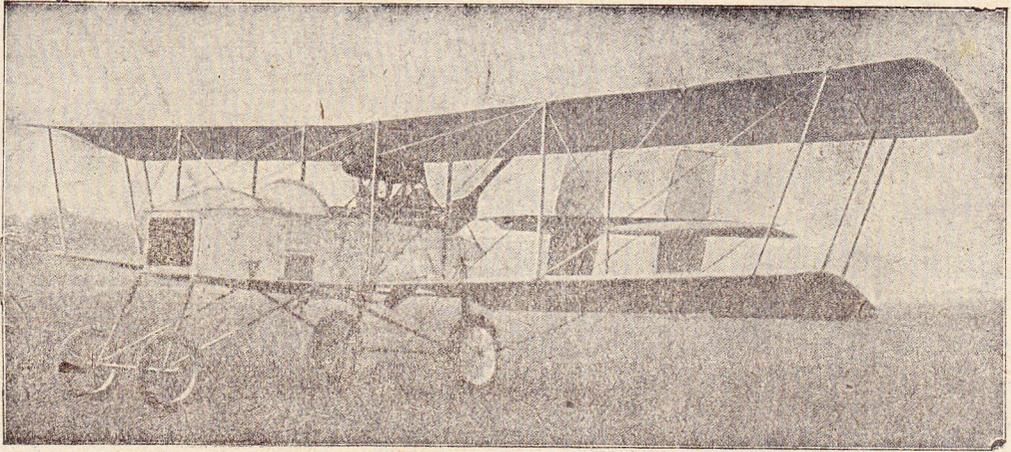
— Tu te sens bien

— Epatement...

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

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

« Ne t'emballle pas... »



Biplan (modèle de 1915).

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

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

— Ne nous fiche pas la frousse !

— Songe que tu as du public...

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

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

... Poignées de mains...

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

— Pas de regrets ?...

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

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

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

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

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

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

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

« Il coupe l'allumage !...

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

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

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

— Qu'est-ce qu'il fait donc ?

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

— Il va être juste pour se poser...

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

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

« Le feu !... Le feu !... »

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

« Le feu !!! Le feu !!! »

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

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

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

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

Les infirmiers accourent avec les brancards.

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

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

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

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

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

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

Puis avec un pauvre sourire :



Escadrille Belge en plein vol.

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

* * *

Six heures matin :

Mademoiselle,

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

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

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

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

Il parut réfléchir, puis ajouta :

« Tu partageras mon argent entre les mécaniciens : »

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

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

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

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

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

Alors il mourut...

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

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

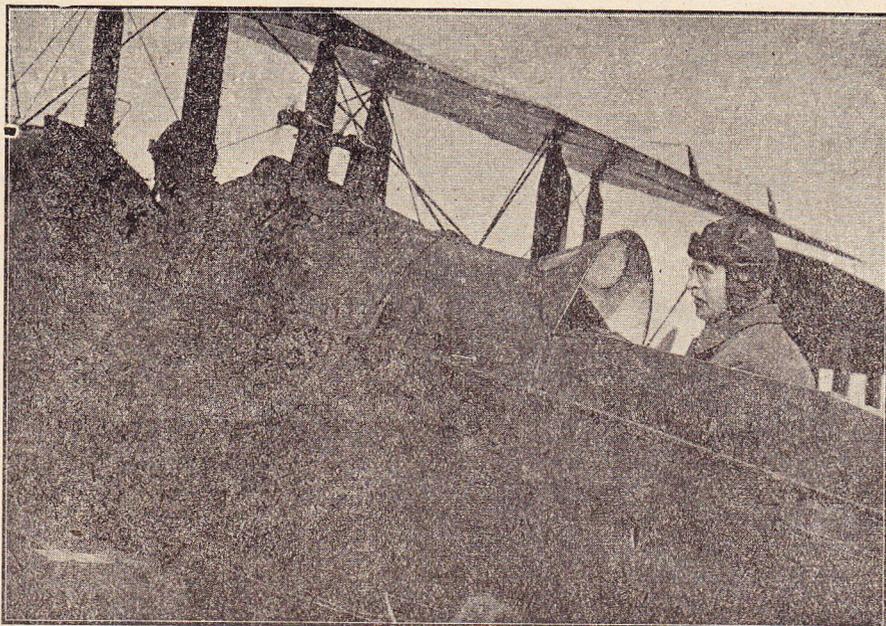
Je perds un frère d'armes glorieux, un compagnon que je ne pourrai jamais remplacer ; votre devoir est la mienne, nous nous comprenons sans nous plaindre.

Votre dévoué.

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

... Devant un avion, l'autel est dressé... Les territoriaux en armes montent la garde... Sur une prolonge d'artillerie, le cercueil, sous un drapeau et sous des roses... Tous ceux que le service ne relie pas sont là, muets et pâles, la prière du prêtre s'élève très pure dans l'air calme... au loin, le canon tonne comme pour une salve d'honneur... « Requiescat in pace »...

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



Le Roi Albert en avion.

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

« C'est un aviateur ?... »

— Oui... c'est V...

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

— Sans doute cette jeune fille blonde en grand deuil.

— Quel chic enterrement !

— Jamais on a vu tant d'officiers !

— Y a même le Préfet. »

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

La fosse happe sa proie...

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

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

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

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

... C'est fini.

* * *

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

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

Impossible de sortir. Ce matin, un avion de chasse a tenté un vol pour « tâter le plafond. » Au retour, le pilote avec un geste découragé s'est écrié :

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

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

Nous savons que, depuis deux jours, nos camarades des tranchées attendent la minute tragique, où ils jailliront du parapet pour déferler vers les forlins boches.

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

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

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

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

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

Puis brusquement :

« Garde à vous !... »

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

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

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

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

Un bref dialogue avec le premier mécanicien :

« Combien d'essence ? »

— Cent soixante litres.

— Huile ?

— Trente-cinq.

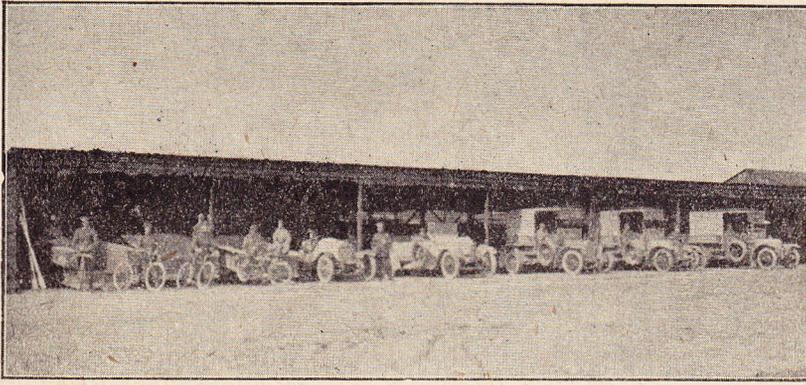
— Eau ?

— Le plein. »

Avec le bombardier :

« Combien d'obus ? »

— Seize.



Garage Belge derrière le front.

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

— Ça y est. »

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

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

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

Deux heures moins cinq...

« Frais tourner. »

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

Deux heures...

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

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

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

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

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

« Où sont les copains ?

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

— Alors... plein Est... »

Je me règle soigneusement sur ma boussole et continue la montée. La pluie maintenant. J'arrache mes lunettes, car je n'y vois plus rien, et mon camarade m'abrite la figure avec ses mains, car chaque goutte de pluie à la vitesse à laquelle nous marchons est une piqûre douloureuse et gênante.

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

« Bois un coup, me dit V..., me passant la fiole de cognac des grandes occasions... »

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

— T'en fais pas!... Ça va! »

Je monte en spirales pour gagner encore quatre cents mètres.

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

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

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

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

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

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

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

Trente, quarante, cinquante coups... A droite, au-dessus, au-dessous..., autour des camarades.

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

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

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

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

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

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

— Seul?

— Oui, seul... Il gagne sur nous...

— On y va?

— On y va... »

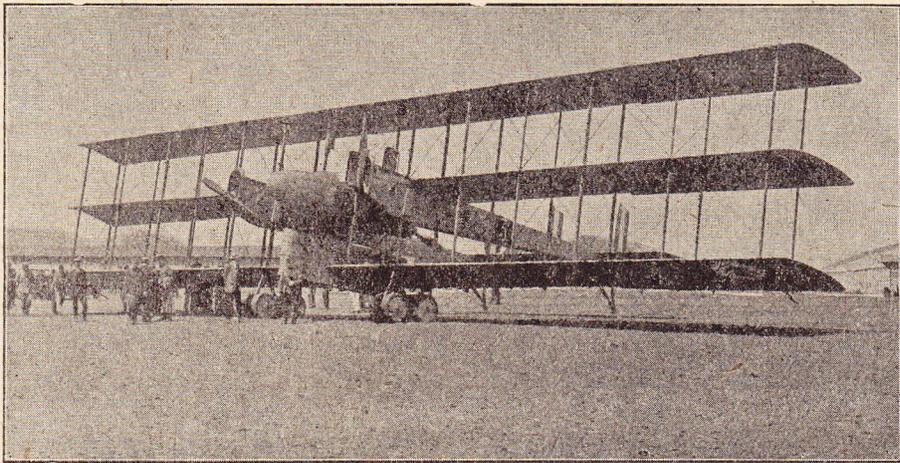
Je tourne court de façon à lui faire tête... Si je réussis, il sera à la merci de notre mitrailleuse pendant quelques secondes, puisqu'il ne pourra riposter, ayant l'hélice devant.

La manœuvre réussit...

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

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

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



Triplan Caproni à trois moteurs.

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

« Ça va mal !

— Tu parles !... Continue de tirer... »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

... Des paroles émues à voix basse...

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

« Je vous remercie, messieurs... »

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

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

EDOUARD THIEFFRY

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

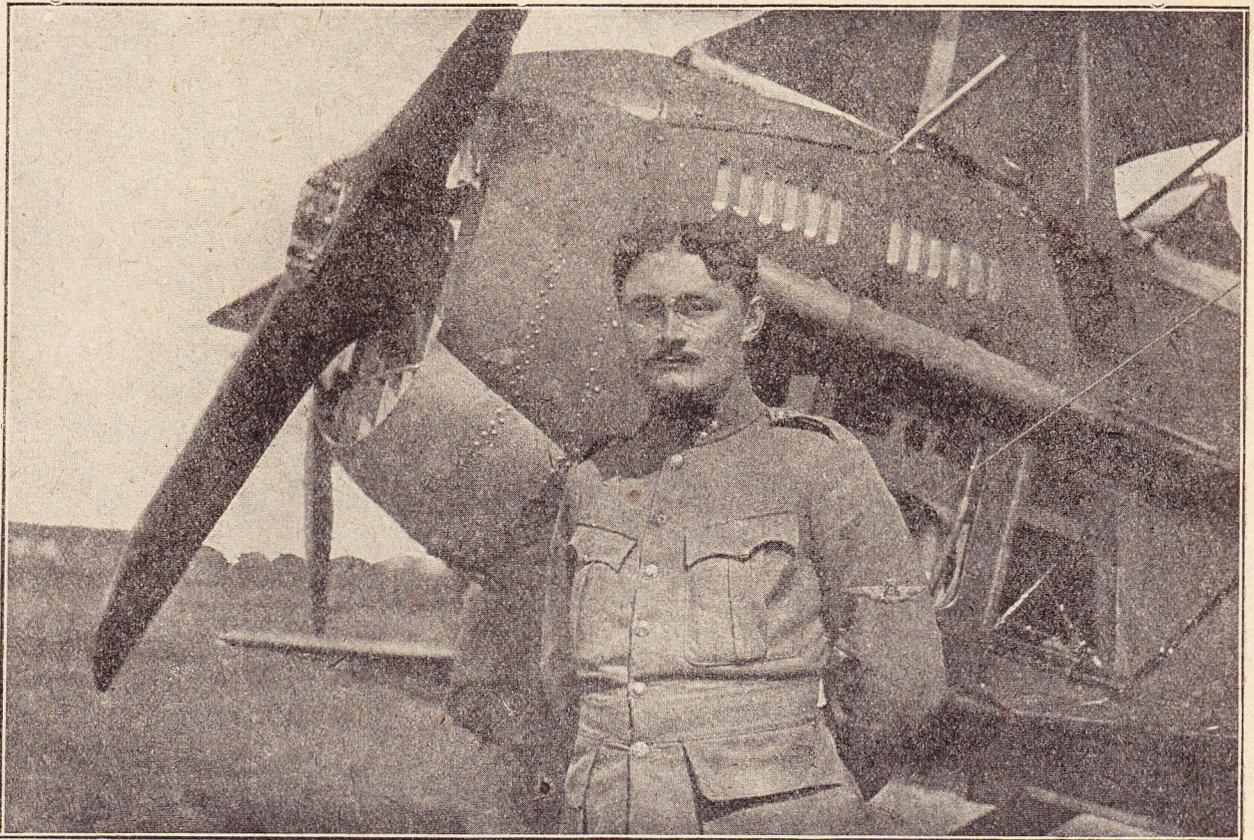
Pour toutes ces raisons l'autorité militaire consentit à lui laisser faire son éducation en qualité de chasseur. A ce moment personne, ne soupçonna quelle acquisition précieuse Thieffry serait pour cette armée.

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

« Thieffry descend son neuvième belge ».

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

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



Le commandant-aviateur Jacquet. (Cliché de „ La Conquête de l'Air “)

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

JEAN OLIESLAGERS

Qui ne connaît le démon Anversois. G. Raal écrit de lui, quand un aviateur détruisit, à Hoboken un torpilleur, action d'éclat qu'on attribua à Jan : Ce beau naturel Anversois, ignorant la littérature livresque, les études artistiques, qui ne courut jamais derrière un drapeau d'intellectuels, mais se donna corps et âme aux grandes impulsions du plaisir et du rythme de moteurs ronflants et de poursuites tumultueuses. Ainsi que tous les jeunes gens Anversois, s'adonnait à l'expression artistique mais inculte de la beauté floue par une ligne gracieuse ou un tour, un geste, une pose, un coup d'œil, un trait de la bouche contractée et le claquement d'un juron.

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

chine des cheveux quand je vis Jean passer comme un bolide dans le spasme enfiévré de son moteur échauffé, quand je le vis effectuer le virage avec autant de grâce que s'il survolait à l'aise, mais impétueux dans le développement de la course d'assaut.

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

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

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

Pendant une conversation suggestive entre une Anversoise et un Bruxellois sur les richesses et les



Willy Coppens prêt à prendre les airs avec son compagnon Van Cotthem.

curiosités de leur ville réciproque j'entends s'écrier à bout de ressources :

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

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

Il regarde le Sinjoor interrogativement, quand il vit que celui-ci le prit au sérieux il s'avoua vaincu.

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

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

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

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

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

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

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

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

Jean monta son Blériot et déploya toutes les forces de son âme de diable pour mettre en mouvement son moteur Anzani, qui était sur le point de faire éclater sa célébrité, mais sa confiance, son espoir lui furent néfastes et étouffèrent tout ce qui fit battre son cœur, d'avancement et d'esprit d'entreprises. Rougier gagna le record mondial en hauteur et monta à 270 mètres. Il vola pendant ces jours sensationnels sur une longueur de 101 kilomètres. Brégi aussi vola, Molon vola et le Zodiac emporta le Prince Albert pour une magnifique ex-



Le Roi Albert parlant à Willy Coppens, pendant les fêtes Olympiques à Anvers.

curSION au-dessus de la province, notre Jean n'eut pas de chance au début, un saut en l'air fit éclater sa machine. Mais il y eut pendant ces jours et dans cette plaine tant de déceptions que le chagrin de Jean entra à peine en ligne de compte.

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

C'était Olieslagers qui fou de joie, heureux comme un enfant, courut de droite à gauche, donna l'air à sa fierté, à sa joie. Ce saut dans l'espace était le début de la carrière glorieuse de Jean. Lui qui aimait à fréquenter les hommes, qui buvait dans les nouveaux et les vieux cafés des bières d'orge et d'autres boissons pétillantes jusqu'au moment où le soleil de Dieu s'élevait dans le ciel doré, il pourra désormais s'élever au dessus de la multitude, il planerait et jouirait de l'ivresse inconnue des éblouissements dans l'air.

Je ne connais pas Jean intimement, je l'ai vu cependant des centaines de fois sur la plaine d'aviation, et dans les concours; plusieurs fois, j'écrivis mes impressions, soit bonnes, soit des critiques, sans que je lui adressai jamais la parole. J'observais et j'écoutais, regardais sa manière de faire, analysant ses agissements, ses mouvements, sa manière de travailler, son rire et parler, ses montées et ses descentes. J'entendais sa parole bruyante et Anversoise, sa nonchalance, ses réflexions calmes en des moments de grands dangers. Quand la mort d'un mouvement rapide étendait son bras squelettique vers lui, mais le manquait, sa remarquable réceptivité des conditions, des circonstances

de la vie; je puis vous assurer que tout cela valait la peine d'être étudié et récompensait largement ma peine. Mais, j'ai vu aussi quelque chose qui devait se développer lentement et plus tard, année par année forger en lui une chaîne qui lui fit comprendre le sérieux, l'importance de sa vocation, et lui en donner un sentiment très net.

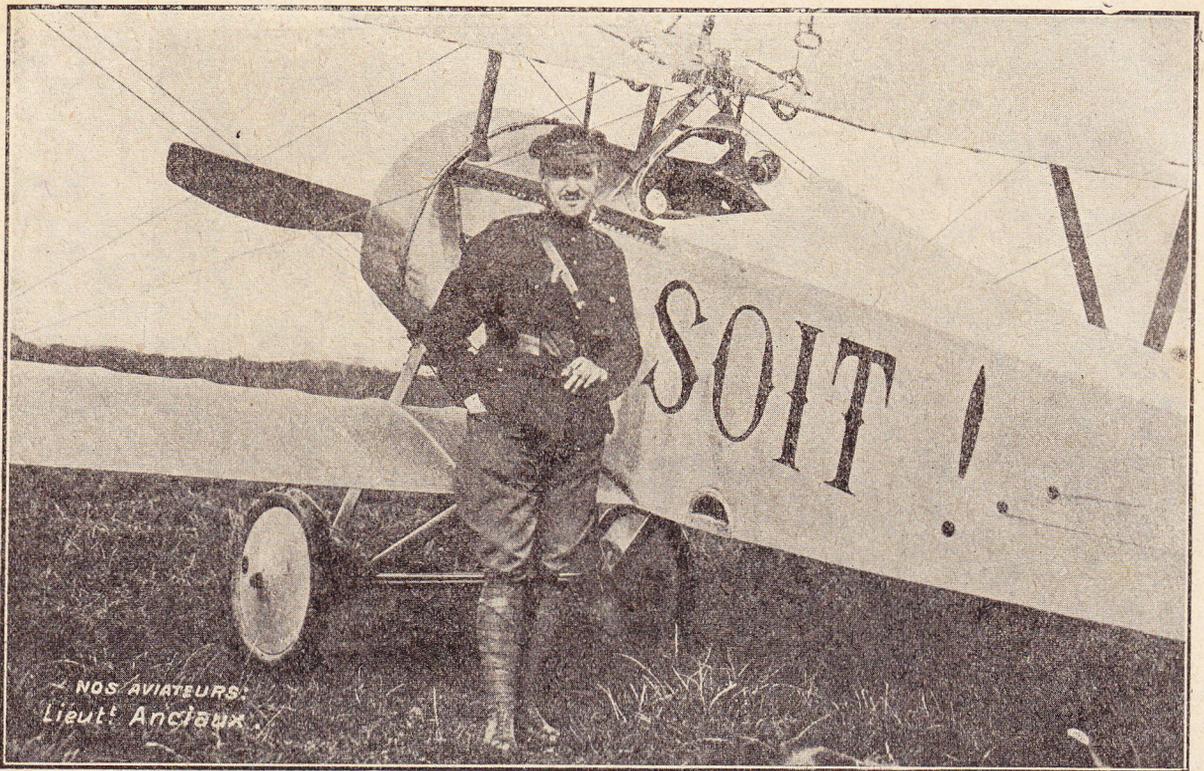
Une guerre était nécessaire pour faire fleurir cette précision dans son âme et l'amener dans la lumière glorieuse qui auriole les héros. Son moral dépourvu d'artifice, l'Anversois naturel, lui a prescrite un fait précis de sa vie. Le vol du jour des morts était pour Jean le baptême de l'air.

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

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

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

On était au dernier jour, Jean avait juré de dépasser les 4 heures 37 minutes de Labouchère. Sa force de résistance l'excita. Il n'était d'ailleurs pas



Le Lieutenant Anciaux. (Cliché de « La Conquête de l'Air »).

plus difficile de rester 5 heures en aéroplane qu'en moto. Et il s'envola. Une heure, deux heures, trois heures, quatre heures, cinq heures trente, quarante ! Enfoncez Labouchère. Cinq heures, Jean n'avait pas envie de descendre. Il tournerait toute la journée, toute la nuit jusqu'à ce que sa dernière goutte d'essence se serait envolée en fumée.

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

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

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

Quand le moteur fut en ordre Jean survola le pays immense, plana vingt minutes au-dessus de la mer, perdit la bonne direction, suivit un train express, mais se perdit plus loin dans le pays et dut atterrir près d'une ferme à Colmel. Les Arabes qui travaillaient là, mettaient à l'abri leurs corps bronzés par peur pour cet effroyable esprit malfaisant, mais bientôt on les vit accourir excités par des corrégionnaires fanatiques armés de fourche pour rendre à jamais inoffensif ce grand démon. Les vociférations de Jean ne lui servirent pas en l'occurrence. Seul, grâce à l'intervention du fermier qui était français il put se tirer d'affaire.

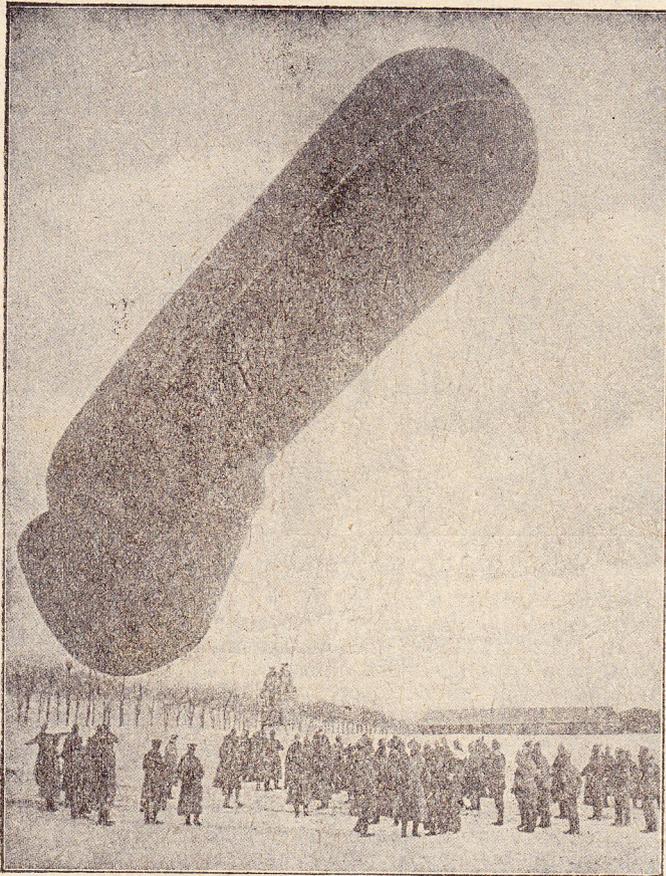
Le dimanche suivant, Jean s'amusait dans l'air il fit des figures comme il en avait apprises, et fait dans le temps joyeux où il allait au jardin d'enfants. Là se révéla l'Anversois qui vit dans une ville artistique et sans s'en douter en subit l'influence. Il tournait et évoluait jusqu'à ce qu'il eut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

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

Juste au moment où il fit une fioriture au nom son aile droite rencontra un poteau télégraphique.

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

Dix minutes après il avait monté un nouvel appareil et put regagner le temps perdu.



Saucisson Boche.

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

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

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

Dans les milieux civilisés Jean acquit de belles manières. Un jour lui-même serait élevé à la noblesse, nous devons convenir que cela lui alla bien.

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

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

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

Après ce jour je vis Jean tourner maintes heures au-dessus de St-Job pour perfectionner son tour de casse-cou. Un jour je le vis tomber lentement de son appareil ; je courus rouge de peur vers la plaine... Jean était déjà assis dans son auto et partit.

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

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

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

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

Inconscient ? Insensibilité ? Ou expansion sublimée d'une témérité surhumaine.

Jean m'a fortement ému un jour tout en me disant favorablement pour lui.

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

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

Le peuple aime le courage et l'intrépidité.

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

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

Le grand livre de l'histoire et de la vie a disparu dans le mystère. Nous ne connaissons pas les pages qui nous feront trembler d'émotion, de crainte, d'amour. Nous ne connaissons pas les pages pleines de lumière dorée et pas celles d'ombres gouloureuses, non plus celles qui rempliront nos cœurs de délicieux parfum de fleurs pour la gloire du sacrifice ; ni celles qui nous humilieront jusqu'à la mort ; nous ne savons rien, nous n'apprenons rien, mais nous sentons, nous sentons. Et nous savons qu'un jour de ce livré, les vieilles chansons s'élèveront comme d'une résurrection et nous ferons pleurer d'amour et de reconnaissance pour tous ceux qui se sont donnés pour nous dans le saint signe de la mort.

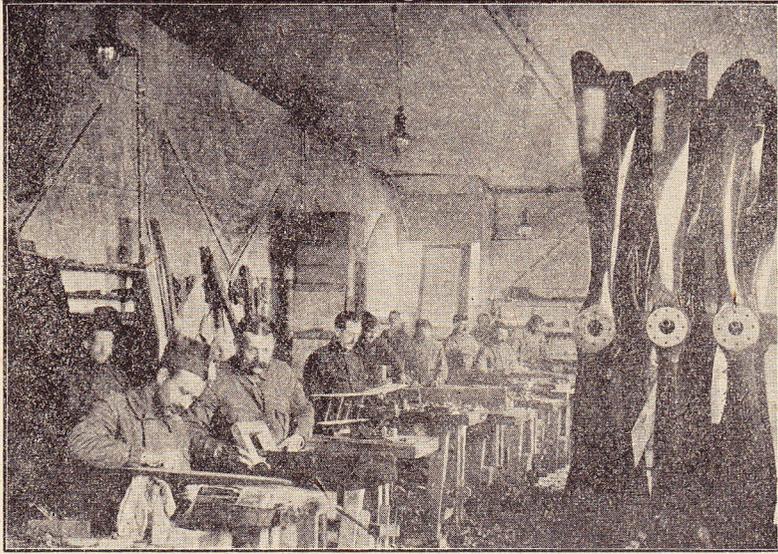
Et en effet le livre de l'histoire a été ouvert et nous y trouvons la page consacrée à Jean.

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

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

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

Il remporte six victoires et il est celui qui parmi nous a livré incontestablement le plus de combats.



Atelier de construction des hélices.

Il obtint les distinctions suivantes :
 Chevalier de l'Ordre de Léopold ;
 La Croix de Guerre de Belgique ;
 L'Ordre Russe de St-Stanilas ;
 Chevalier de la Légion d'honneur Française ;
 La Croix de Guerre Française ;

Dans l'avenir on désignera Jean Olieslagers, comme un emblème d'énergie, de volonté et d'intrépidité.

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

Honneur à lui.

A. VAN COTTHEM

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

« Van Cotthem est un enfant des Flandres. Il est né à Okegem lez Ninove, le 31 décembre 1890 et vint comme un solide garçon réjouir une famille heureuse dont le chef était un fermier flamand. Comme un fils de la campagne il accoupa une constitution forte et une intelligence extrêmement développée, ce qui devait paraître bientôt. Il alla en classe au collège épiscopal de Ninove jusqu'à l'âge de 11 ans et dut ensuite se mettre au travail car au point de vue pécuniaire ses parents eurent à lutter fortement à cette époque.

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

La circonscription fut abolie en 1910 et, milicien de l'année il fut incorporé chez les carabiniers-cyclistes. Son caractère doux, son cœur sensible — propriétés généralement de ceux qui ont eu une jeunesse pénible — en firent rapidement l'ami de ses chefs qui l'apprécièrent comme un soldat d'élite. Quand il eut à peine quitté l'armée et qu'il se fut marié, 1914 vint le rappeler sous les armes. Atta-

ché en qualité de motocycliste au grand quartier général il eut plus d'une fois des missions de confiance à remplir. Il dut ainsi dans le voisinage à Tamise rechercher une patrouille de cavalerie et transmettre des ordres. Après avoir accompli sa mission, il fila le long d'une route où se trouvaient les Allemands à droite, les Belges à gauche. Les balles sifflaient constamment à ses oreilles mais il fut assez heureux de retourner sain et sauf.

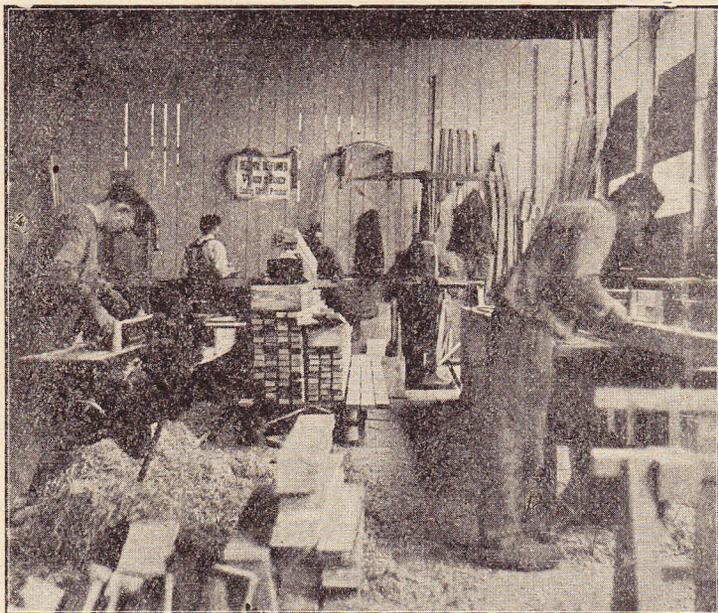
Quand le grand quartier général était à Houthem le général Wielemans voulut changer de chauffeur, il choisit Van Cotthem, comme mécanicien. Ce nouvel emploi ne lui plut pas. Il était habitué au grand air et la vie hasardeuse du front. Il voulut retourner à sa moto, à son régiment, pour pouvoir courir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

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

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

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

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



Atelier de construction pour l'aviation.

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

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

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

Il possède aussi un étui à cigarettes en argent portant la signature du roi sous ce texte : « Au lieutenant Van Cotthem en souvenir de ses voyages aériens. » Et quand il pilota pour la première fois

la reine à travers les airs Sa Majesté lui envoya un cadeau : un bracelet de dame avec une montre. Une bien délicate attention de notre Reine pour Madame Van Cotthem.

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

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

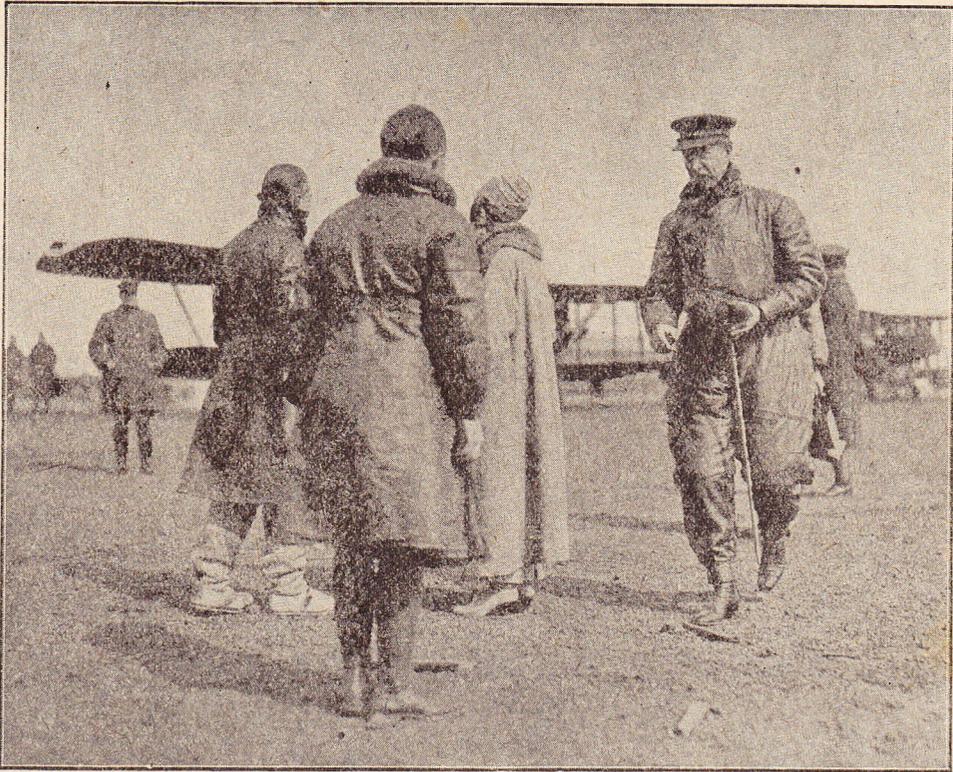
Lieutenant VERTONGEN

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

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

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

Un jour il vola vers l'Angleterre emportant un courrier diplomatique. A son retour trompé par le brouillard il descendit en territoire Hollandais, où il fut interné. Malgré la pression que l'autorité belge exerça sur lui il refusa de donner sa parole d'honneur de ne pas s'enfuir. Après huit mois de vains efforts il réussit à s'évader et à atteindre Calais, où au lieu d'être récompensé de son acte courageux il fut renvoyé en prison en Hollande et puni parce qu'il n'avait pas voulu prêter le ser-



Le Roi de retour d'un vol.

ment de ne pas s'évader. On croit rêver quand on lit pareille chose ; mais le commandant Nelis qui nous l'écrit est parfaitement renseigné sur le fait. Seul le grand amour de sa patrie l'empêcha de prêter serment. (1)

Au jour fixé où il devait retourner en Hollande il accomplit son dernier vol au-dessus de Calais perdit le chemin par suite du brouillard et n'est plus jamais revenu vivant. Huit jours après la mer jeta son corps sur le rivage. La mort l'avait délivré du déshonneur.

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

Malheureux ami Vertongen, repose en Paix !

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

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

LA VIE D'UN AVIATEUR (2)

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

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

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

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

nous détendre et classiquement « faire la cour à la pâtisserie ».

Nous n'avons de ressources qu'en nous-mêmes, chefs et subalternes se serrent les coudes. La discipline n'en souffre pas, tandis que nait au contraire la confiance mutuelle, indispensable à des gens appelés à combattre côte à côte, car chez nous les chefs sont aussi des exécutants; n'étant pas toujours les plus adroits et les plus heureux des pilotes, ils doivent être les plus consciencieux et les plus braves; ils doivent s'imposer par leur caractère et leur esprit de devoir.

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

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

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

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