

tel que le para La Mouche de deux plumes onduleuses ravies au chapeau des dimanches de Mme Dobrette, il pouvait inspirer sur la foule sensible des soldats un extraordinaire ascendant.

De son sifflet en noyau d'abricot, le général donna le signal de la parade. Jusqu'alors l'armée frémissante n'avait été qu'une ruche bourdonnante, bruissante, tumultueuse... A cet ordre elle obéit du coup, comme par enchantement, et le silence se fit, un silence recueilli, que troublait seul en montant de la ville le grand murmure de Paris.

Mouchou tira son sabre — un vrai sabre — le sabre que son grand-père avalait pour vingt sous quinze fois par jour, à la Fête du Trône au temps béni de la paix et de la foire au pain d'épices.

Il cria :

— En avant d'abord la zizique du régiment !

Et la zizique du régiment s'avança.

Dieu quelle musique ! Les batteries n'y manquaient pas, mais c'étaient des batteries de cuisine. Saviez-vous qu'on pouvait tirer d'une louche à soupe, d'un tire-bouchon et d'un entonnoir des accords mélodieux ? Eh bien, Alexis Bourgeois, Sansonnet, et Ternois Désiré, en tiraient, eux, de ces muets ustensiles. Ils étaient suivis par les tambours — c'est-à-dire les casseroles — sur lesquelles Anna Lavigne et sa cousine Luisa Fratellini ardemment tapaient....

Cette fanfare jouait :

En chassant tous les Prussiens
Pan pan la ÿ, pan pan la ÿ
En chassant tous les Prussiens
Pan pan la ÿ pan pan !



Elle passa précédée du tambour-major et le général ordonna :
— En avant, la biffe !

L'infanterie — reine des batailles — défila dans un ordre parfait comme jadis les Saint-Cyriens aux revues du quatorze Juillet. Les fantassins, ceinturés de ficelles, portaient tous leurs fusils sur l'épaule.

Fusils de tous modèles, la plupart en bois, mais tout de même redoutables à cause des baïonnettes. Ces baïonnettes n'étaient autres que des aiguilles à tricoter et j'aurais bien voulu vous voir, vous qui



souriez avec un air de mépris — si l'un de ces fantassins, le même Delarbre surnommé Bouboule, par exemple, un costaud de sept ans, vous avait menacé de la pointe de sa baïonnette.

— Un... deux... trois... bing ! Et ça vous crève un œil !

Cette infanterie était formidable : avec le capitaine Coco à sa tête, elle comptait dix-huit combattants...

— Maintenant, commanda le général, j'veux voir mes Sénégalais !

Alors les Sénégalais s'avancèrent. Je dis "les Sénégalais" en réalité ces Sénégalais n'étaient qu'un.

Il faut l'avouer, aucun des gosses n'avait voulu se noircir le visage à la mine de plomb ou à la suie de cheminée qui tiennent si bien sur la peau, mais comme l'ordre du général était formel : « Je veux un bataillon de Sénégalais », eh bien on s'était saisi du petit Laguibolle, on l'avait maintenu sous des poignes solides et négrifié jusqu'au cou... Le petit Laguibolle, un peu à contre-cœur et fort meurtri, avait accepté de figurer « les noirs » à lui tout seul, et, un manche de parapluie

sur l'épaule, il défila dignement tout de même, devant le commandant en chef, aux acclamations de toute l'Armée.

Brave petit Laguibolle ! c'était lui qui faisait le nègre !...

— En avant, la cavalerie !

La cavalerie parut, galopa, caracola...

— En avant, l'artillerie !

L'artillerie était ce qu'elle devait être... Des tuyaux de poêle... des tuyaux de poêle... encore des tuyaux de poêle... Mais aussi un gros obusier.... Parfaitement : un seau à charbon qui avait perdu son fond, traîné sur les roues d'une voiture d'enfant.

— En avant, les saucisses !

Ça ce fut émotionnant ... ne haussez pas les épaules avec une lippe d'ironie. Sachez qu'ils y étaient, les ballons ... oui ... de vrais ballons ... des ballons qui pouvaient s'envoler plus haut que le Sacré-Cœur, plus haut que la tour Eiffel, plus haut, oui, plus haut !... dans les nuages !

Dame, ils n'étaient peut-être pas aussi gros que ceux dont on se sert au front, mais leur taille plus restreinte présentait un grand avantage, ils n'offraient qu'une très médiocre cible au tir parfois si précis des Kanons allemands. Gros comme un petit melon, c'étaient les ballons rouges qui coûtaient trois sous avant la guerre. Zozo, une petite blonde de cinq ans et Madeleine Delatre, une brunette de sept printemps, très religieusement

les maintenaient
au bout d'un fil.
Elles marchaient
avec une
telle légè-
reté qu'on
n'aurait pu



dire si elles portaient leurs ballons ou si c'étaient leurs ballons qui les portaient !

— En avant, les as !

Les aviateurs s'élançèrent. Sautant sur un pied les bras écartés, ils faisaient avec leur bouche : vrrr!... vrrr!... vrrr!...

— En avant, l'intendance !

L'intendance montra sa richesse et l'armée pouvait compter sur de fières bombances, aux soirs de victoire sur le terrain conquis. Dans un garde-manger portatif et dont la rouille, elle, mangeait le treillis métallique, les deux frères Paillefoin emportaient trois pommes de terre, un quignon de pain desséché, des coquilles de moules et quelques cailloux de différentes grosseurs.

Les cuistots passés, Moutchou, qui pâissait d'orgueil sous son bicorne empanaché, leva encore une fois son épée belliqueuse pour jeter le plus beau cri de sa carrière :

— En avant, mon tank !

Le tank n'avança pas... Il ne marcha pas non plus... il ondula...

Sous une couverture ils étaient plus de dix mômes qui s'essouffaient à rugir et rien ne fut plus beau ni plus effrayant que cette gueule de canon qui apparut tout à coup au front de la bête apocalyptique... avec un tournebroche Alfred Machard venait de crever la couverture...

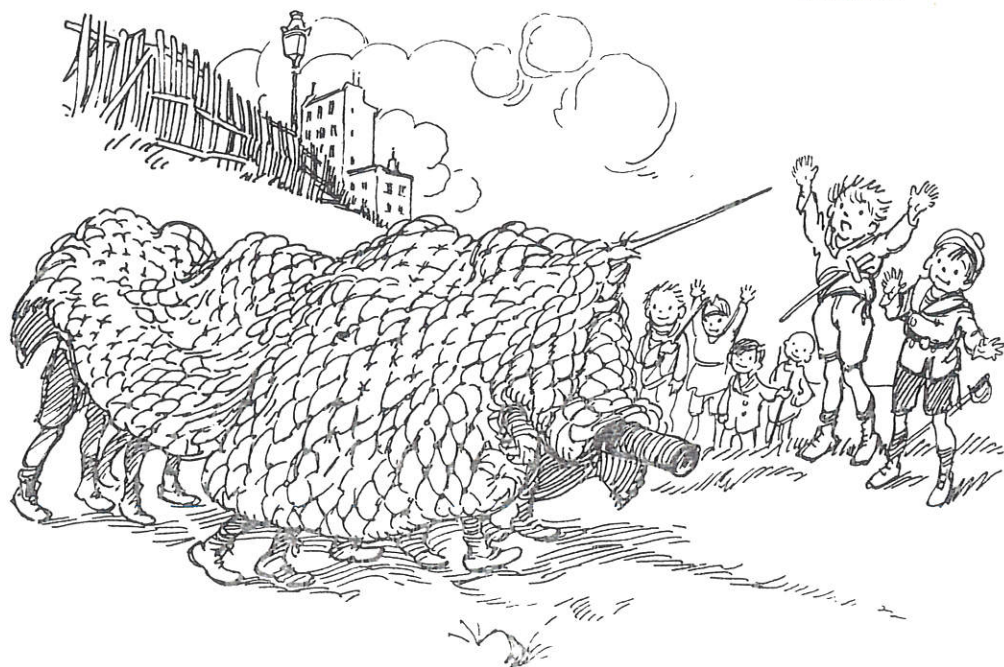
Le général jubilait... délirait... Il en oublia de passer en revue les dames de la Croix-Rouge. Le moment était venu de jeter dans la bataille une armée si résolue, si disciplinée, si bien outillée, si redoutable. Il clama — sa voix dut s'entendre jusqu'à la place Blanche —

— En avant, les gas... sus aux ennemis!... en avant, à la baïonnette ! En avant ! En avant !

Ce qu'il advint ? Rien. Il manqua à cette armée de dignes adversaires... on ne pouvait pourtant pas se battre contre les becs de gaz ou les ailes du moulin.

Et le combat finit, faute de combattants.

POULBOT.



Camp d'aviation

DANS le hangar, battu des vents, de l'escadrille de front où j'écris ces notes, on vient de me confier les rapports de la nuit. Rien d'aussi émouvant ni d'aussi laconique que ces procès-verbaux de chasse et de bombardement, où les hommes volants, reprenant à leur compte les exploits des vieux chevaliers, content en termes elliptiques leur croisière nocturne sur une grand-ville des bords du Rhin, l'assaut aventureux d'un groupe de casernes, le martelage à coups de bombes d'une usine à munitions, et, au retour, le harcèlement à la mitrailleuse des bivouacs ennemis.

Le major du Royal Flying Corps, chef de l'expédition, qui a tenu à rédiger lui-même ces deux pages quasi-mathématiques, fut, en rentrant, blessé par deux balles de mousqueton, tirées à bout portant, qui, perforant la plaque blindée de la carlingue, lui déchirèrent les muscles de la cuisse. Il termine ainsi son rapport : « *Mission réalisée. Deux blessures au chef d'escadrille. All correct.* »

Pesez bien ces deux derniers mots : « *All correct* », qui peut se traduire : « Tout va bien ainsi. » C'est, transposé en langage d'homme d'armes, le « c'était écrit », des croyants de la Mecque. Mais ici, quelque chose de hardi s'y mêle : la fierté légitime du gentleman qui fit bien son devoir. « *All correct* », fais ce que dois ! Cette formule d'orgueilleux fatalisme pourrait servir de devise actuelle à toute l'aviation britannique.

En août 1914, l'Angleterre possédait comme force aérienne un simple laboratoire d'essai, riche non d'appareils, mais de 40 bureaucrates. En cette quatrième année de guerre, elle détient le record des escadrilles : près de mille. Son Armada de plein-ciel est la digne sœur de sa flotte de haute-mer, sa Home Fleet, qui balance à elle seule les escadres conjuguées du monde. La première, elle a compris et organisé ces temps, merveilleusement cruels, prédits par Wells, de la Guerre des Aïrs.



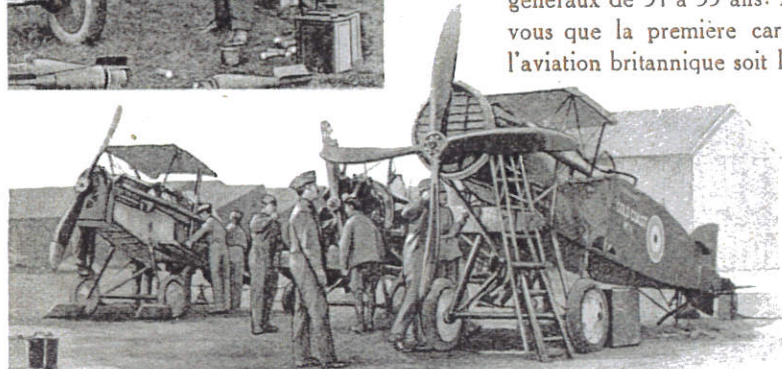
Visite d'un aérodrome par S. M. la Reine d'Angleterre



Pilote examinant une bombe de 25 livres

Le Royal Flying Corps a eu la rare bonne fortune de trouver à sa première heure le chef qui lui convenait : le major général Sir Hugh Montague Trenchard. 40 ans à peine : une âme d'apôtre dans un corps d'athlète ; du vieux sang normand dans les veines ; un regard d'aigle. C'est de lui que le maréchal Haig a pu dire : « Voilà le seul homme qu'ait révélé la guerre ! »

A organisme neuf, des hommes neufs, tel est son axiome favori. Et ce principe : « Surtout, pas de paperasserie ! » Les aides de camp sont des généraux de 31 à 35 ans. Aussi étonnez-vous que la première caractéristique de l'aviation britannique soit la jeunesse.



Examen des appareils avant le départ

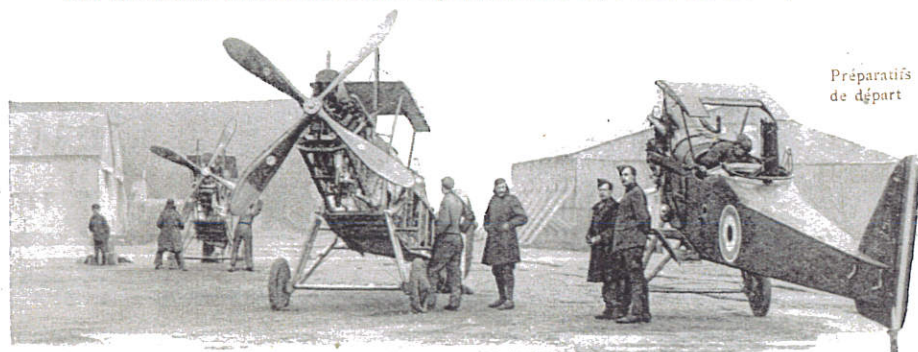
La seconde, c'est l'esprit d'organisation. Malgré des types fort nombreux, et sa situation délicate de transplantée, l'aviation britannique se suffit à elle-même. Le Royal Flying Corps entraîne avec lui toute une armée de gros camions-ateliers, qui sont autant d'usines volantes à la suite des escadrilles. Tout se répare sur place, des haubans au plus subtil rouage des moteurs. La règle, strictement observée, est qu'un appareil ayant quitté l'Angleterre, n'y doit jamais rentrer.

La nouvelle Amirauté, ayant gagné à l'œuvre ses lettres de noblesse, a pu jouir de suite de la plus large autonomie. Ce souci de la personnalité, dont tous, du plus humble mécano au chef du *squadron*, sont pareillement jaloux, se trouve si loin poussé que dans les aérodromes, chaque aviateur a, suspendues à son râtelier, comme en quelque cercle d'escrime ou dans les clubs de Londres, ses armes particulières, mitrailleuse, mousqueton, revolver, réservées à lui seul et marquées à son chiffre.

Néanmoins, c'est ici que s'affirme la plus vive fraternité d'armes. Dans l'armée britannique, si riche en traditions, où les régiments portent encore leurs noms et même leurs vieux surnoms de guerre, et leurs *batges* (insignes) individuelles, nulle part comme dans l'aviation n'est observé l'esprit de corps.

* * *

Si l'on dressait entre combattants le palmarès des *as*, c'est à nos amis que reviendrait



Préparatifs de départ

la place d'honneur. Ils battent le double record du chiffre et des victoires. Mais, à la base de son service, le général Trenchard a établi la règle de l'anonymat. Aux armées britanniques, un *as* n'est révélé que mort.

C'est ainsi que, le 8 juin 1917, à la stupeur du peuple anglais comme du nôtre, fut livré à la



Préparatifs de départ pour un bombardement de nuit

Avant le départ Réglage de la mitrailleuse



Avant le départ Disposition d'appareils pour le chauffage électrique des semelles et des gants

gloire le nom d'Albert BALL, *as* des *as* alliés, vainqueur de 45 avions dûment homologués (notre Guynemer n'en détenait alors que 39 et von Richtoffen, le champion allemand, 41). Mais la citation était aussi une lettre de faire-part.

A chaque pilote, sa manière de mener le duel. Il n'est pas encore de code ni de règlement pour les combats du ciel. Bravoure, sang-froid, flegme, coup d'œil, minute favorable pour déclencher les rafales de sa mitrailleuse, esprit fécond en ruses, vigueur physique, et, surtout, le goût sportif du risque, telles sont les qualités premières des Chevaliers de l'air. De par leur race, les Britanniques y excellent.

L'*as* d'Angleterre se moque des coquetteries : chez nos amis, si soucieux des apanages vestimentaires et de l'insigne, les hommes volants forment l'exception. Le chic, chez eux, c'est d'arborer à la ville la tenue de vol et d'apparaître pliés dans quelque vaste cape usagée de cuir jaune vif, fourrée par l'intérieur et descendant jusqu'aux chevilles, ou à mi-corps vêtus de ces justaucorps de buffleterie qui apparentent leur porteur à un centurion de l'ancienne Rome. Le calot a deux boutons de cuivre, crânement posé sur l'oreille. Des gants démesurés qui dépassent le coude. Étrange silhouette de dandy !

Je viens, sans y songer, de dresser le portrait de BALL. Mais ce héros de 21 ans possédait en plus un étrange masque humain. Petit, trapu, d'une force d'hercule, il témoignait, dans son visage mat, d'une mobilité de traits extrême. Son regard sautait sans arrêt, incapable en apparence de fixer gens ou choses. Ses yeux émerillonnés de faucon paraissaient toujours en chasse, à la recherche d'une proie. Une crinière de cheveux bruns, huileux, d'une longueur exagérée et que le vent tressait en torsades, lui donnait un air de Gorgone ou de guerrier des frises assyriennes. Il ne vivait que pour voler. Fils d'un couvreur d'église, il avait appris, dès l'enfance, dans la compagnie paternelle, le goût du risque et de l'humilité !

Sa bravoure ne dédaignait point s'agrémenter d'humour. C'est lui qui, un 1^{er} avril,

chargé d'une reconnaissance lointaine en terre ennemie, installe au départ, à côté de sa mitrailleuse, un ballon de football, soigneusement renforcé de bandelettes de cuir. Il réalise sa mission, mais au retour, survolant un cantonnement, repéré par lui de longtemps, il pique du nez, il plonge, et, arrivé à quelques mètres, lâche tout à trac l'inoffensif jouet. Les troupes du camp étaient sorties, croyant à une chute, ou pour le moins à un atterrissage forcé. Mais voici le ballon qui choit au milieu d'elles : fuite générale. Rien n'éclate. Bien mieux, la bombe mystérieuse, d'un bond vertigineux, remonte. Elle retombe, puis remonte encore, extravagante. Les Boches en restent tout pantois.

Un feldwebel héroïque se risque à approcher : d'un coup de fusil, à 30 mètres, il tire sur l'engin. Détonation, explosion. La cohue *feld-grau* se couche. Puis le tireur s'avance. Il ramasse quelques éclats de cuir. Sur l'un figuraient ces mots : « *Poisson d'avril. Gott strafe England!* »

Veut-on maintenant une page de la vie d'Albert BALL? Un matin, il attaque deux albatros biplaces, dont l'un s'enfuit vers l'est, et l'autre, touché à mort, s'écrase sur le sol. Une heure plus tard, BALL découvre cinq albatros au-dessus de Cambrai : il fonce sur le plus proche et l'abat à bout portant. Les quatre autres fuient.

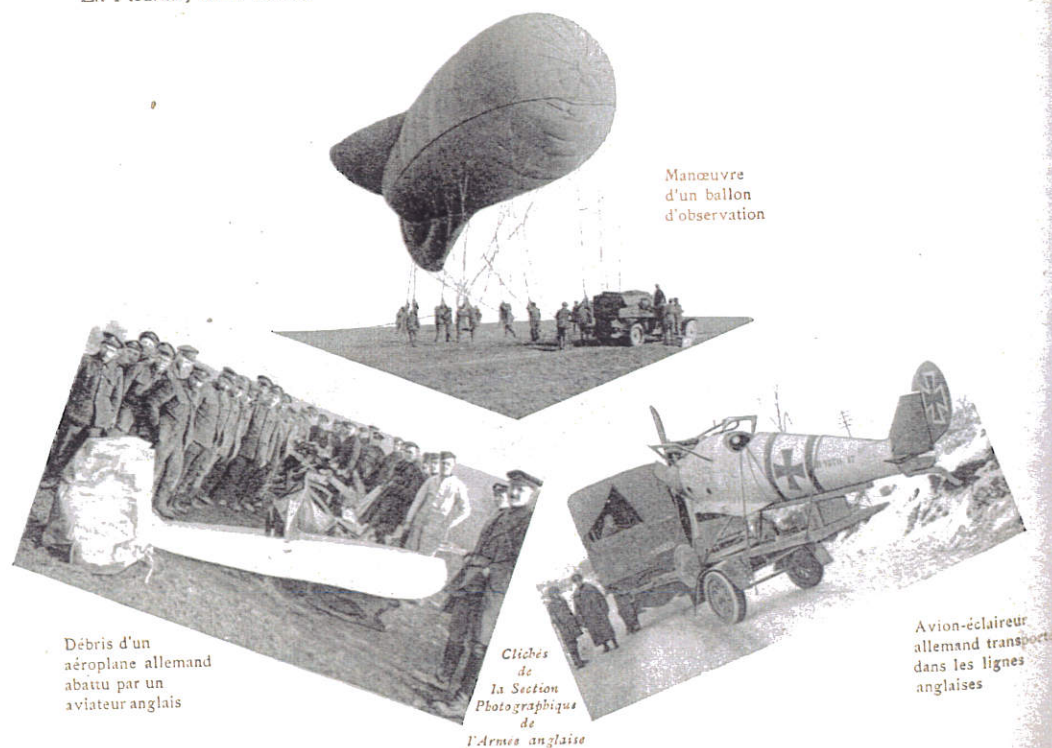
Le second jour, en patrouille à 4.000 mètres, notre héros observe une escadrille ennemie qui quitte son aérodrome. Il se met à l'affût en hauteur, puis quand les appareils sont à deux mille mètres, il se précipite sur le chef de file, le mitraille à vingt mètres ; le Boche tombe. A ce moment, BALL remarque qu'il est séparé des lignes par la formation ennemie. Il essaie de passer à travers, mais échoue. Le voici qui pique au sud-est, suivi par l'escadrille. Renouvelant dans les airs le combat des Horaces et des Curiaces, BALL attend que ses adversaires se soient essaimés : alors, il se retourne et, successivement, abat deux d'entre eux. Sans munitions, il rentre dans les lignes.

Albert BALL a fait école. Et dans le vaste ciel de bataille, les hommes volants d'Angleterre, à la manière de ces patrouilleurs de haute mer qui montent une garde vigilante aux portes des océans, peuvent signaler, chaque nuit, aux gardiens de l'Empire : « *All's well! Tout va bien!* »

ANDRÉ TUDESQ,

Correspondant de guerre aux Armées Britanniques.

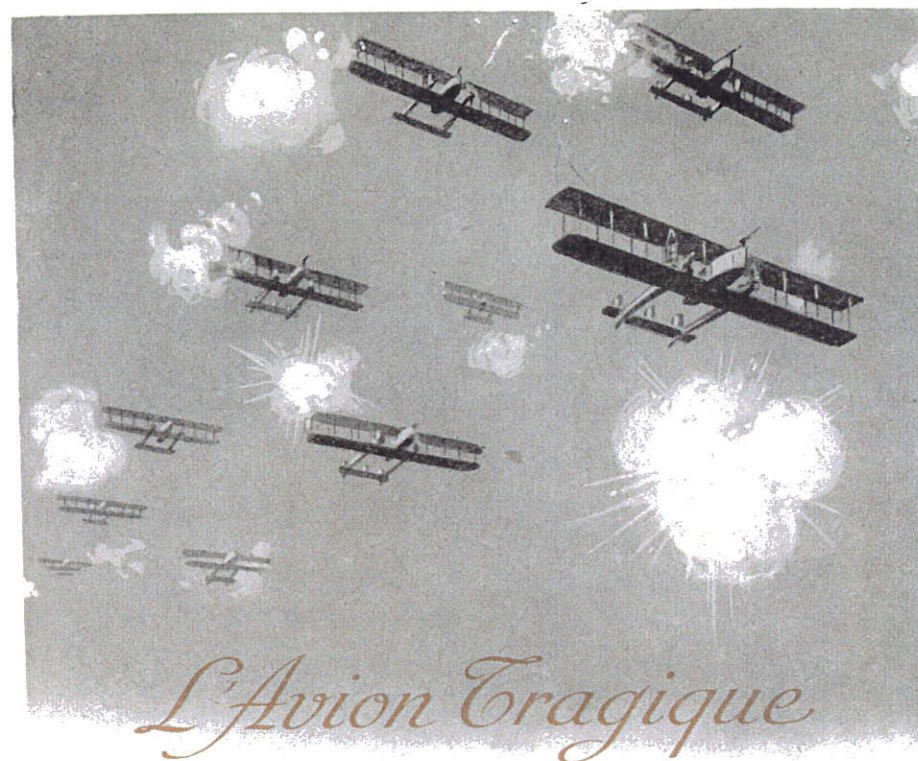
En Picardie, mars 1918.



Débris d'un
aéroplane allemand
abattu par un
aviateur anglais

Clichés
de
la Section
Photographique
de
l'Armée anglaise

Avion-éclairer
allemand transporté
dans les lignes
anglaises



L'Avion Tragique

♦ ♦ ♦ ♦

LAYBACH, la Lubiana italienne, a été bombardée par les aviateurs italiens en justes représailles pour les méfaits incessants des aéroplanes autrichiens. L'action vengeresse, accomplie au milieu des bombardements et des attaques, restera mémorable pour un épisode d'une magnificence tragique. Un des appareils compris dans l'expédition est redescendu sur le sol italien par la volonté surnaturelle, par l'héroïsme fabuleux d'un homme, un seul, blessé, qui ne conduisait plus que des cadavres. Son aventure est une des plus terribles et des plus grandioses de la guerre aérienne.

La matinée était sereine, calme, froide, un peu pâle. Les montagnes lointaines, ces montagnes qu'il fallait d'un vol surpasser, laissaient voir les roses échancrées des sommets couverts de neige, dentelle nuageuse et légère, comme suspendue sur le bleu sombre et confus des pentes encore voilées. Grossies par le casque de protection, les têtes des pilotes placés coude à coude pointaient sur le bord de la grande proue blanche, élancée, hardie qui fendait l'air de son éperon tranchant et avançait, comme un rostre, sa mitrailleuse. Entre les roues antérieures brillaient des objets étranges, oblongs, polis, attachés à la suite, comme une file de clochettes : les bombes. Un des avions avait à son bord trois personnes. C'est à celui-là que le destin réservait la plus glorieuse aventure.

Sur l'Isonzo avait commencé le tir des batteries antiaériennes de l'ennemi. Le chant puissant des hélices étouffait les coups et les explosions ; mais on voyait les petits nuages des éclatements se former autour de l'escadrille. Par moments, tout le ciel apparaissait comme pointillé de touffes de fumée blanche au travers desquelles la volée d'oiseaux métalliques passait imperturbable. Un peu de calme se fit sur le plateau hérissé de pointes, coupé d'un labyrinthe de vallées. Couvert de neige, il apparaissait comme un chaos de blancheurs, sur lequel de vastes forêts étendaient çà et là une brume fauve.

C'est à une cinquantaine de kilomètres de Laybach que se prononça l'attaque ennemie. Les aviateurs autrichiens, n'osant affronter l'escadrille entière, attendirent qu'elle fût passée pour se jeter avec des appareils de chasse sur l'unité de queue. En croisière chaque avion a son point faible ; mais, volant en formation de combat, sa partie plus

vulnérable se trouve sous la protection de l'appareil qui le suit. Le dernier est nécessairement le moins défendu.

Un des pilotes de l'avant-dernier aéroplane avait été le premier peut-être à apercevoir l'ennemi : c'était le pilote de droite. Il vit monter de la vallée, à peu près à la hauteur de Aidussina, un petit monoplan très rapide qui s'élevait sans spirales, suivant presque la pente de la montagne : il émergeait des brumes, il s'élançait d'un mouvement impétueux et rectiligne. Le pilote, l'ayant aperçu, le montrait à son compagnon. A ce moment apparut un second appareil autrichien, presque dans l'invisible sillage du premier. Ils se trouvaient encore à quelques centaines de mètres au-dessous du niveau des nôtres.

Les deux monoplans tournent sur leur gauche, filant vers le dernier Caproni. Ils passent au-dessous de lui et nos pilotes qui ont suivi attentivement la manœuvre reconnaissent deux Fokker.

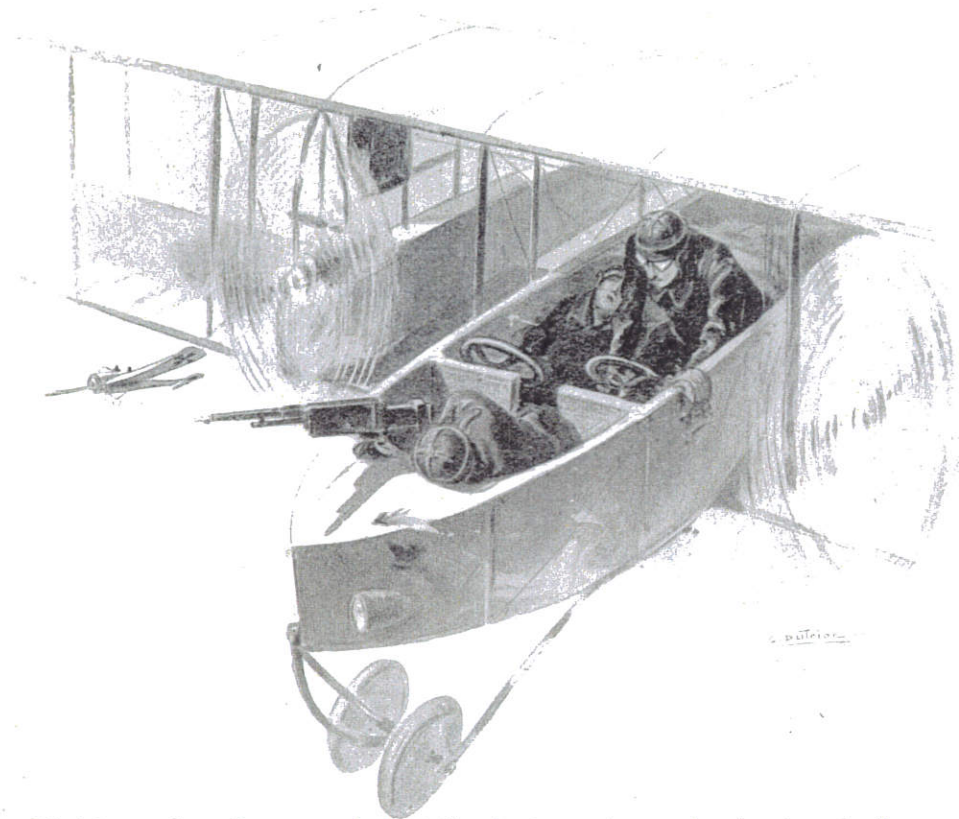
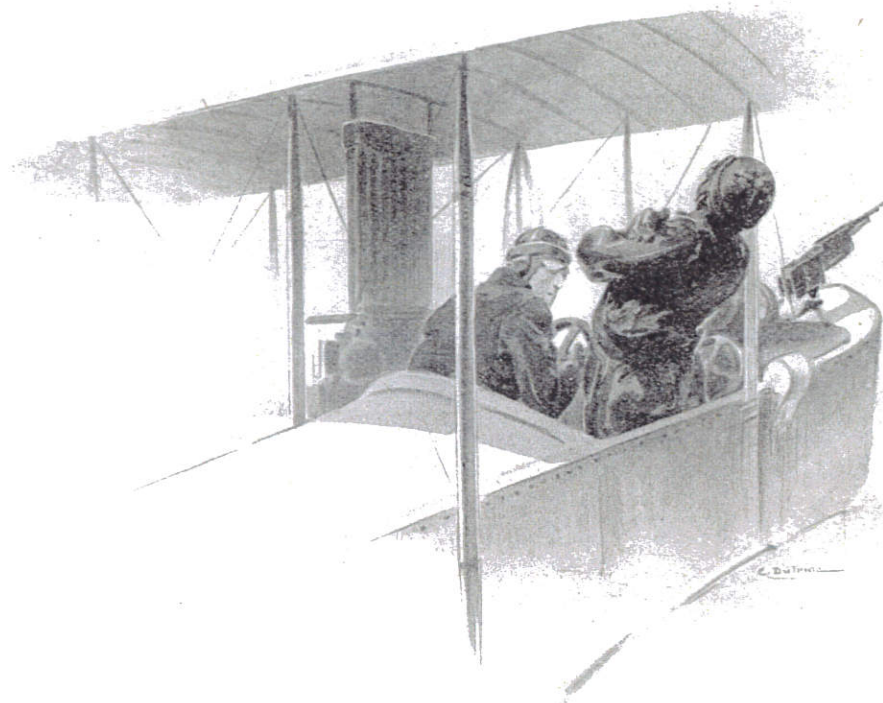
Voyant que le Caproni de queue allait avoir à supporter l'attaque, les pilotes de notre avant-dernier appareil esquissent une boucle pour se rapprocher. Ils observent les spirales rapides et serrées que l'un des autrichiens accomplit tantôt plus haut, tantôt plus bas autour du Caproni, pendant que l'autre à distance se livre à des évolutions beaucoup plus larges. Et voici tout d'un coup que la chasse s'interrompt et que le Caproni, comme fuyant l'agression, s'éloigne vers l'ouest, seul, rapide, intact, d'un vol sûr.

Le bruit assourdissant des moteurs et le bourdonnement profond et sonore des hélices n'ont pas permis aux témoins du drame d'entendre l'égrènement des mitrailleuses, de comprendre la lutte qui s'était déroulée avec la rapidité de la poudre ; ils ne peuvent pas imaginer quel fardeau sacré d'héroïsme et de mort, de gloire et de sang emporte maintenant cette machine ailée qui s'éloigne, ainsi dans un calme superbe, planant dans l'immensité du ciel, au-dessus du monde vers la patrie.

C'était le Caproni aux trois passagers.

Ceux-ci, au premier moment, n'avaient aperçu qu'un seul des aéroplanes ennemis. Ils l'avaient vu passer au-dessous d'eux à trois ou quatre cents mètres et se porter sur leur gauche. L'officier observateur saisit alors les manettes de la mitrailleuse à l'extrémité de la proue, prêt à profiter du moment favorable.

L'autre monoplan autrichien, sans être vu, se tenant bas, s'était éloigné vers l'arrière de notre escadrille. Il était ensuite revenu et, tout en poursuivant les nôtres, avait pris de la hauteur. Parvenu dans la ligne du Caproni, il était presque au-dessus de lui.



Se laissant alors glisser en vol plané, il arrive à une cinquantaine de mètres de distance, déchargeant d'un tir oblique sa mitrailleuse. Il domine notre appareil par derrière un peu à droite. Les balles tombent comme une grêle sur le corps de l'appareil. L'ennemi vise les hommes. Le pilote de gauche, le capitaine Salomone, le héros légendaire de cette journée, se trouve blessé tout de suite. Un projectile traversant son casque de part en part l'a touché : il a le crâne entaillé sur toute sa largeur.

Il rassure ses camarades d'un geste.

Le pilote de droite quitte sa place de manœuvre et saisit un fusil automatique. Il gagne la poupe entre les moteurs pour défendre ce côté. L'officier observateur qui a le commandement se tourne un instant vers lui, pour voir, et lui fait un geste d'approbation.

Un grand calme, un calme solennel est au cœur et dans les actes de ces hommes déjà marqués par le destin.

L'appareil agresseur, pendant ce temps, fonçant en vol plané, était passé sous le Caproni, transversalement. Il revient maintenant en arrière, reprenant de la hauteur ; il renouvelle l'attaque suivant la même manœuvre.

Et la seconde décharge de la mitrailleuse arrive ; une autre grêle de projectiles frappe la proue de notre avion.

Le fusil automatique de notre pilote tire à peine quelques coups, puis il se tait. A la seconde rafale les mains de l'officier observateur tombent des leviers de la mitrailleuse. Il renverse la tête et glissant de son siège tombe la face tournée vers le ciel. Le pilote derrière lui le secoue, mais il reconnaît la mort dans son regard éteint : une balle à la tempe l'a foudroyé. Le pilote blessé, resté seul à la conduite de l'appareil, se concentre de nouveau tout entier dans la manœuvre, angoissé mais impavide.

Un instant après, son camarade, qui était allé dans la passerelle des moteurs, apparaît à côté de lui. Il a reçu une balle dans l'épaule. Pâle et titubant, il tient la main de son côté blessé avec son autre main et ce geste a une indicible expression d'invocation. Son œil fixe regarde fraternellement son ami, comme s'il voulait lui dire quelque chose. Mais il ne parle que par ce regard doux, profond, solennel, intense.

Et l'aéroplane ennemi se livre à la troisième attaque. La troisième rafale arrive.

Le pilote qui avait l'épaule transpercée tombe. Une autre balle l'a achevé, en lui traversant le cœur.

En quelques minutes, l'homme qui est au volant, le crâne entaillé, se retrouve l'unique survivant de l'équipage sur cette gigantesque machine ailée, d'où le sang pleut en gouttelettes sur la terre lointaine. Jamais la mort n'était montée si haut dans le ciel.

Les adversaires, ayant achevé leurs munitions, volent maintenant tout proche, faisant signe au survivant d'atterrir. Ils passent et repassent, offrant de leurs gestes la reddition : leurs mains tendues semblent répéter : « Descends, descends donc ! Qu'attends-tu ? »

Mais le pilote italien, d'un mouvement de sa tête blessée, oppose sans trêve sa négation obstinée, désespérée, sublime.

Ses pieds baignent dans le sang. Ses camarades sont tombés si près de lui que leurs cadavres gênent la manœuvre. Le corps de l'officier observateur appuie sur le volant. D'un effort pénible, le pilote doit l'écartier. Il le renverse en avant sur le bord de la proue à laquelle le front du malheureux reste appuyé, tandis que ses bras pendent et qu'il semble recueilli tout entier dans un lourd sommeil. L'autre cadavre est tombé sur la pompe de graissage entre les deux sièges et, pour la faire agir, le héros est obligé de soulever, d'une main à la fois énergique et pieuse, la dépouille de son ami.

Sa blessure le fait souffrir horriblement ; son sang s'échappe tout chaud à travers les coussinets du casque, lui coule sur le visage et se gèle au vent dans cette course folle à travers la haute atmosphère. De sa main gantée il essuie de temps à autre, sous les verres de son masque, ses yeux qui se voilent d'un brouillard rouge.

Ce n'est plus un homme, c'est une volonté vivante. Ne pas se rendre, ne pas céder, reporter des hauteurs célestes à l'Italie sa nef volante et ses morts, c'est son unique pensée, sa grande, sa fébrile pensée. Toute sa vie est dans son vol ; son cœur est dans sa machine. Son âme pleine d'énergies incommensurables s'exalte dans la vision de nos terres lointaines et nébuleuses d'où monte vers lui, comme un immense appel maternel, une voix prodigieuse, passionnée, infinie qui le réclame.

Filant vers Gorizia, il passe dédaignant l'invite des vallées propices à l'atterrissage ; il voit se dérouler de molles plaines tentatrices cependant qu'il sent les forces lui manquer. Mais il vole, il vole et l'avion tragique file dans les profondeurs lumineuses de l'espace conduit par une agonie. Toute cette valeur et tout ce martyr s'en vont à tire-d'aile, triomphalement, dans le ciel, comme une apothéose du sacrifice.

Au héros blessé le voyage semble éternel. Il n'en finit pas, il n'en finit plus. L'homme se sent hors du temps, hors de la vie. C'est comme un rêve épique et féroce, plein d'ivresse sanglante !

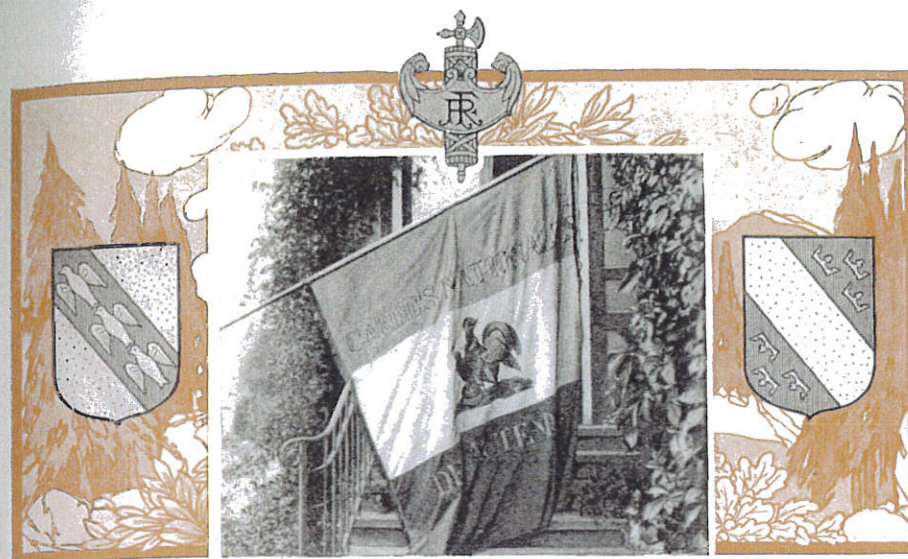
A proximité du front, le feu de la défense antiaérienne l'enveloppe de nouveau. Il

laisse l'Isonzo derrière lui, il s'approche de terre, il cherche des prés. Il descend. Mais les soldats, accourus des champs d'alentour, ne voient personne sortir de l'appareil qui vient de s'arrêter. L'avion sanglant, silencieux, semble abandonné. Hisés sur le fuselage, ils ont l'impression que rien ne vit plus dans la machine immobile. Ils croient n'avoir devant eux que des morts.

Les mains au volant, la tête sur ses mains, le pilote évanoui semble un cadavre, lui aussi, parmi les cadavres.

LUIGI BARZINI.

Août 1917.



Ancien drapeau français conservé par les Alsaciens

La Lorraine et l'Alsace, Terres françaises

« Ils n'ont qu'un désir, toujours le même, prendre
« les belles terres d'à côté, engranger les blés et
« boire le vin des Gaules ! »

(TACITE : *Mœurs des Germains.*)



Tunnel de la Schlucht

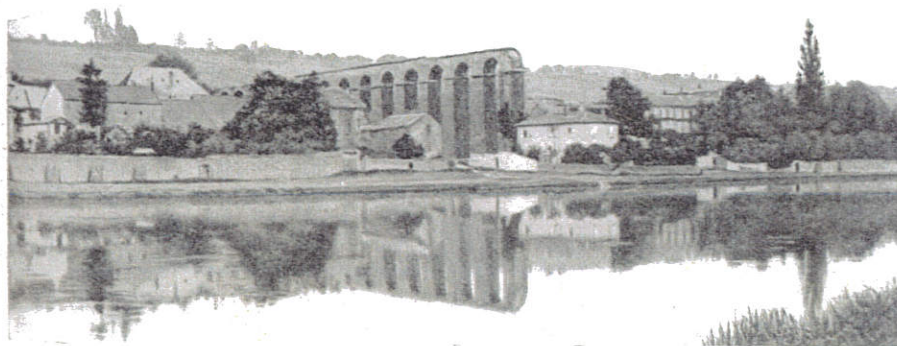
EST-CE à Bonn, Iéna ou Heidelberg qu'un cerveau pédant conçut ces arguments décisifs qui doivent proclamer l'Alsace-Lorraine "terre d'empire" ! Nous avouons l'ignorer et peu nous en soucier, comme nous ne nous soucions guère, dans cette prétendue "question", ni des plébiscites, ni des fallacieux documents.

Nous écoutons une voix plus nette, franche comme le dialecte alsacien, et cette voix, c'est celle qui monte de chaque coin de terre, entre la Moselle et le Rhin, de chaque vallée, de chaque cité ; la voix criant que, malgré l'aigle odieux des poteaux-frontières plantés il y a quarante-sept ans, c'est la France, c'est son esprit qui continue jusqu'au Rhin.

César et ses légions ont laissé, en passant le Rhin, une empreinte plus solide que les arguties d'un pédant à lunettes et ce n'est pas un poteau de fonte frappé d'un oiseau noir sinistre qui pourra l'effacer au bout de deux mille ans. Et pourtant quelle peine n'a pas pris le Germain pour extirper de la terre d'Alsace-Lorraine, comme de l'âme de ses habitants, le germe du génie latin !

Certes, le sol que l'on foulait dès la frontière est bien français.

Cette terre rouge, si lourde, laissant deviner le fer et que les six chevaux attelés à la charrue ont tant de mal à retourner, cette terre ne porte-t-elle pas la trace des mains du paysan français ? Tout ce que l'envahisseur y a planté n'y apparaît-il pas comme choses



Jouy-sur-Moselle et les arches (Environs de Metz)