

A. 117.

A. 117

117



EN AVION

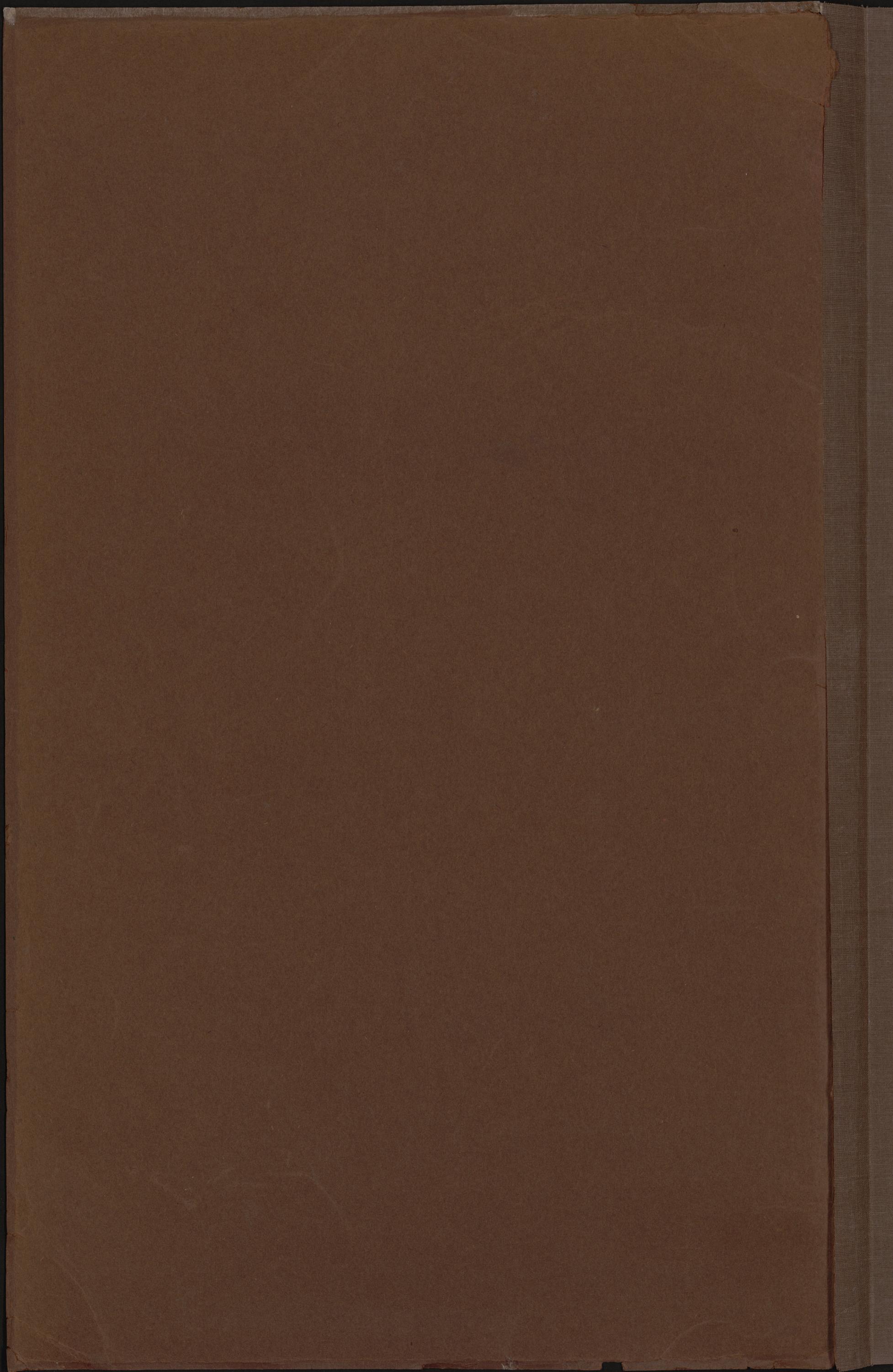
VOLS et COMBATS

Estampes
et
récits
DE LA
**GRANDE
GUERRE**
1914-1918

**Maurice
Busset**

Librairie Delagrave. Paris

1919



EN AVION

VOLS et COMBATS

A. 117



Estampes.
et
récits.
DE LA
GRANDE
GUERRE
1914 - 1918
par
Maurice Busset
adjudant aviateur
peintre militaire
du Musée
de
L'AÉRONAUTIQUE

.1919.



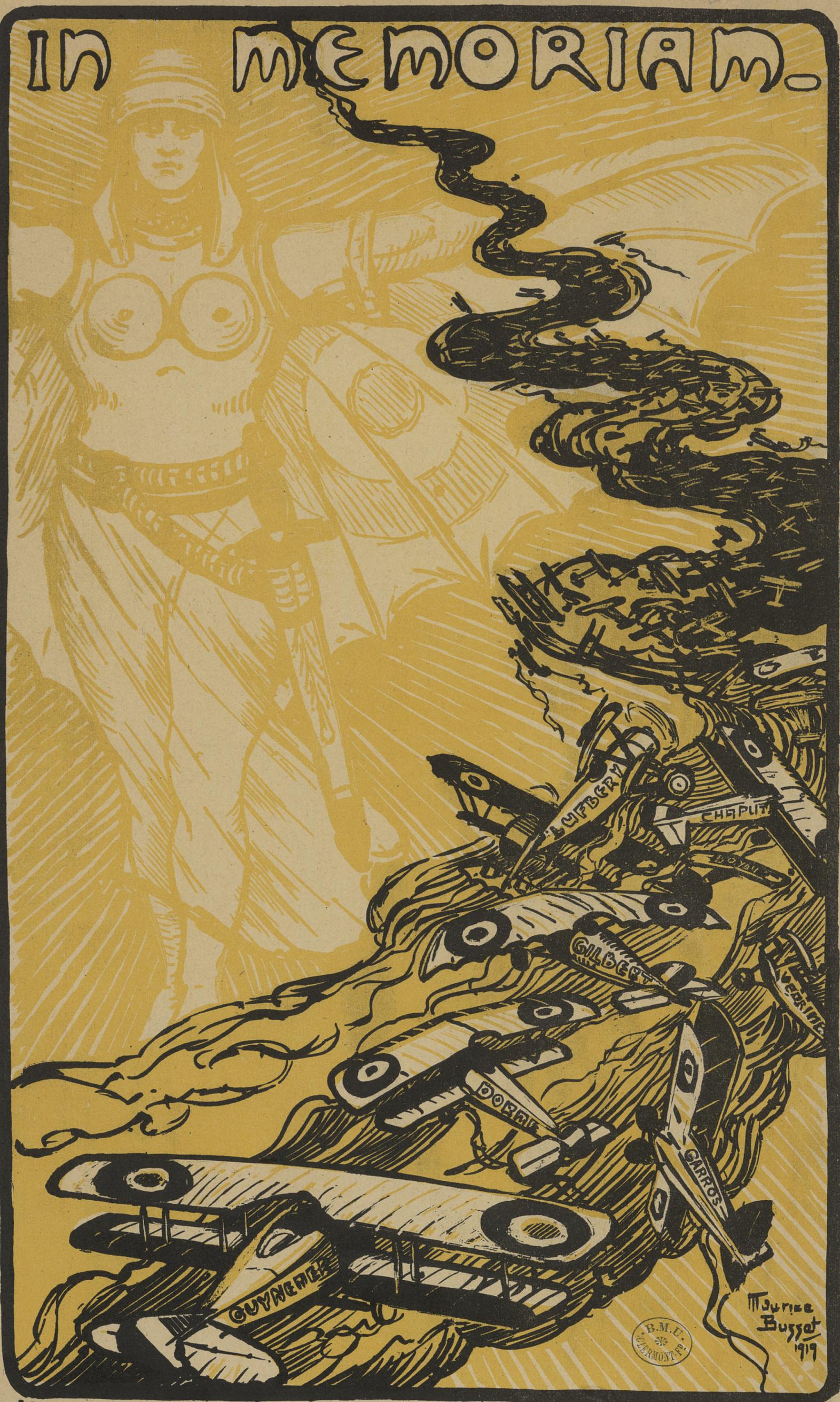
LIBRAIRIE DELAGRAVE . PARIS. 



En MÉMOIRE
DE MON FRÈRE
MARCEL BENOIT
SOLDAT AU 105 d'INFANTERIE
Tué à 22 ans
à Zonnebecke (Belgique)
Le 22 Novembre
- 1914 -
ET A
LA
GLOIRE
DE MES CAMARADES DE
L'ARMÉE DE L'AIR
Tombés
POUR LA FRANCE
J'ai composé et
gravé
ces images de
GUERRE

© M.
1914

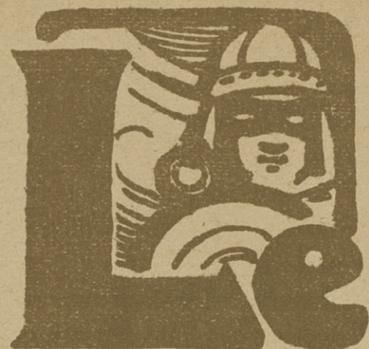
IN MEMORIAM.



-Heureux ceux qui sont morts dans une juste guerre
Heureux les épis mûrs et les blés moissonnés!-

(Péguy)

L'HÉROÏSME DES SOLDATS DE L'AIR



RÊVE d'innombrables générations s'était enfin réalisé. Échappant à la Terre, explorateur de l'immensité vierge, l'homme pouvait se diriger à son gré au sein de l'atmosphère. Il avait construit des oiseaux de fer et de toile et créé des moteurs puissants qui domptaient la tempête.

Pourtant la science du vol était encore incertaine.

Un cataclysme inouï, couchant sur le sol des millions de soldats et peuplant l'atmosphère de vautours immenses rués en une épopée sanglante, telle que l'histoire n'en avait jamais connue de semblable, allait, en cinq ans, ouvrir définitivement les routes de l'air au génie humain.

La Grande Guerre voulue par l'Allemagne trouva l'aviation militaire française à l'état d'ébauche. 21 escadrilles et 4000 pilotes et observateurs composaient notre armée de l'air. En 1914, les appareils parcouraient péniblement 80 kilomètres à l'heure, mus par des moteurs de 50 HP. Quatre ans après, à la signature de l'armistice, l'aéronautique représentait un corps d'armée de près de 100000 hommes et de 6000 avions.

Les appareils de chasse de 300 HP dépassaient la vitesse de 200 kilomètres à l'heure et montaient à 10000 mètres.

Des aéros multi-moteurs de bombardement et de reconnaissance, développant jusqu'à 1200 HP, pouvaient emporter 2000 kilos de bombes ou d'essence, tenir l'air pendant vingt heures et permirent de réaliser, en juin 1919, cette aventure mémorable : la traversée de l'Atlantique en moins de seize heures, sans escale.

Pour diriger ces machines puissantes, il fallut à la France des soldats de l'air intrépides, prêts à braver les dangers qui, sur les routes aériennes, se dressent innombrables. Il fallut à ces hommes, pour combattre et vaincre dans les solitudes glacées des hautes régions, un courage indomptable et une résistance physique inconnus des soldats d'autrefois.

S' imagine-t-on ce que peut être un combat en plein ciel, à 6000 mètres d'altitude, à la merci d'une avarie insignifiante et sans secours possible.

La terre est invisible, masquée par la mer de nuages; l'aviateur est perdu en pleine immensité, sous le ciel morne. La chute en flammes, mort effrayante, le guette à la moindre défaillance; il doit combattre et guider son avion.

Et tout autour de lui, le criblant de balles, tournoie une escadrille ennemie, virant une fantastique ronde macabre.

Toutes les conditions semblent réunies pour amener à bref délai l'anéantissement de l'avion fragile.

Et pourtant, nous eûmes des hommes qui vainquirent dans ces conditions. Les Combats Homériques, que la tradition, depuis 4000 ans, nous présentait comme le modèle accompli de ce que peut tenter le courage humain, ne sont que jeux d'enfants auprès des exploits de nos héros de l'air, et la gloire d'Achille et d'Hector pâlit maintenant devant celle de Guynemer et de Fonck, soldats fabuleux entrés depuis cinq ans dans la légende éternelle.

D'autres tentèrent des expéditions nocturnes, vols de bombardements de dix heures, en territoire ennemi sous la brume et la neige, dans le mystère terrible de l'espace plein d'embûches et de ténèbres...

Les hydravions de la marine affrontèrent les fureurs de l'Océan, faisant la chasse aux sous-marins, oiseaux contre requins, et s'aventurant à des centaines de kilomètres au large. Certains, les ailes brisées, restèrent des semaines perdus en mer, ballottés par les lames, revivant les heures affreuses des passagers du radeau de la *Méduse*

Guynemer, Pégoud, Garros, Dorme, Boyau, Chaput, Védrynes, Lufbery, Ball, Baracca, pilotes glorieux disparus en plein ciel un soir de bataille; et vous, survivants héroïques de la plus grande des épopées: Fonck, Nungesser, Madon, Heurtaux, ... et tous, aviateurs terrestres ou maritimes...

Vous avez écrit en lettres de sang, sur la première page de l'histoire des soldats de l'air, cette phrase lapidaire de la *Chanson de Roland* :

- Braves sont nos hommes,
- Et nul roi sous le ciel,
- N'en a de meilleurs.





Maurice
Busset/1914

Les Grands As—

—Fonck—

—Guynemer—

Madon

—Nungesser—

Heurtaux.

BLASONS ET COSTUMES DES CHEVALIERS AÉRIENS



VOLONTAIRES venus de tous les corps de troupes, sous-officiers de cavalerie en grand nombre, fantassins en minorité, les soldats de l'air apportent, sur le terrain d'aviation, la diversité de leurs costumes d'origine, agrémentés d'une pointe de fantaisie, sans laquelle on ne saurait être un parfait aviateur; culottes rouges et vareuses bleu pâle des chasseurs à cheval, chéchia et dolmans rouge vif des spahis, bottes lacées, chandails, vestons de cuir. Leurs groupes réunis sur le terrain, au moment du départ ou de l'arrivée d'un as, composent un tableau des plus pittoresques où chatoient les couleurs vives.

Les combinaisons de bord que revêtent au moment du vol pilotes et mécaniciens, transforment l'élégant cavalier en un monstre massif, bardé de fourrures et de cuir; les casques, aux couvre-nuques fauves, sont semblables aux heaumes du moyen âge, les larges lunettes masquant le haut du visage, les gants de cuir à crispins, les énormes bottes fourrées, s'assemblent en une silhouette étrange qui nous ramène aux jours lointains de l'an 1000.

Étrange retour des choses, l'invention la plus moderne, le dernier cri du progrès humain fait revivre, en ces temps de guerre, les costumes que l'on pouvait croire disparus à jamais, des chevaliers croisés.

Nous sommes d'ailleurs ici en pleine chevalerie; chaque avion porte son blason, ainsi qu'un cheval de bataille; les insignes des escadrilles célèbres évoquent les animaux héraldiques : la cigogne passante de Guynemer, celle aux ailes éployées de Fonck et de la Spad 103, la chouette des groupes de bombardement, l'épervier de la V-66, l'écusson macabre de Nungesser, cercueil, crâne et tibias, la tête de Sioux de l'escadrille Lafayette, les coqs, les cygnes, les crocodiles, et les larges cocardes tricolores, œil clair grand ouvert dans l'azur, nous rappellent les décors pittoresques des tournois d'autrefois, où chaque combattant portait sur son bouclier les armes de ses ancêtres et ceignait une écharpe aux couleurs de sa dame.

L'Allemand, lui-même, se pare d'insignes des plus caractéristiques, et l'on revoit sur ses Fokkers et ses Taubes les motifs gothiques qui poinçonnaient les vieilles estampes de Cranach et de Dürer; Richtoffen, le grand as de l'escadrille Tango, montait un albatros sinistre, rouge vif, écartelé de croix noires.

Un gotha, abattu intact dans nos lignes, montrait sur son avant arrondi une gueule de requin large ouverte, armée de dents aiguës et menaçantes; le fuselage, camouflé de pentagones de nuances variées, simulait le corps du squale revêtu d'écailles.

Les camouflages adoptés vers 1917, afin de diminuer la visibilité des appareils en vol et à terre, vinrent encore augmenter le caractère pittoresque des avions de guerre, et l'on vit les Nieuports et les monoplans Morane, ocellés de taches sombres, semblables à d'énormes scarabées trapus et agressifs; les bombardiers peignirent les Voisins massifs en noir et en bleu sombre, les transformant en chauves-souris géantes qui portaient la mort sous leurs flancs.

Période fantastique, luttes effarantes qui nous ramenèrent aux temps des chevaliers sans peur et sans reproche!

La génération qui vécut ces combats qui plus tard deviendront légendaires, n'oubliera jamais les soirs pourpres de l'an 1918, où les escadres aériennes ruées en vols triangulaires, s'en allaient vers la Mort, éployant sous le ciel flamboyant, les émaux et les guivres de leurs blasons de guerre....





M. Buzet 1919

Guynemer

Le retour de l'As

GUYNEMER AU PANTHÉON

JOUR DE LA TOUSSAINT 1917.



COUR des Invalides est pleine de soldats alliés, de civils et d'enfants, venus là pour contempler l'amoncellement des trophées capturés sur les Huns qui reculent. Le soleil d'automne pose un dernier rayon sur l'amas des canons et des mitrailleuses, et le dôme sacré hausse dans le soir transparent sa coupole d'or.

La foule immense et noire, d'où monte une rumeur sourde, déborde sous les arcades de l'enceinte glorieuse, et vient battre les murs de toile de la tente brune où repose l'avion de Guynemer

« Tombé en plein ciel de gloire. »

Le *Spad*, le *Vieux Charles*, élégant et trapu, blasonné de la cigogne blanche et rouge, à l'aide duquel le grand as abattit en combat singulier onze de ses adversaires, a pris place, couvert de fleurs et de palmes d'or, à côté des reliques historiques des combats passés, près du tombeau du grand Empereur.

Le Panthéon inscrira sur ses murs le nom de l'enfant héroïque qui vainquit en plein ciel 53 adversaires, et, mystérieusement, disparut un jour de septembre 1917.

Guynemer ne reposera pas dans la terre de France; son dernier vol l'avait conduit au-dessus de Poëlcapel (Belgique), et c'est au cours d'un combat contre toute une escadrille ennemie que vraisemblablement l'aviateur trouva la mort.

Le lieutenant Wysemann de l'escadrille Tango s'est vanté de l'avoir abattu; quelques jours après, Fonck rencontra Wysemann et vengea Guynemer. Mais le corps du héros ne fut pas retrouvé....

La nuit bleue éteint les flammes oblongues qui couraient sur le dôme de l'immense édifice; la foule lentement s'écoule, des groupes d'enfants s'accrochent une dernière fois aux gueules béantes des obusiers qui mutilèrent leurs pères et leurs frères....

Et, je revois le mince adolescent, quittant pour se battre les bancs du lycée lorsque la France fut attaquée.... Je le revois petit mécanicien imberbe, à l'école de Pau, suivant d'un oeil d'envie les monoplans de chasse; enfant silencieux et poursuivant un rêve intérieur.

Plus tard, je le rencontrais, quelques mois avant sa mort, parvenu au faite de la gloire, et, modeste, se laissant arracher les paroles, il me conta le combat fameux qui lui valut sa quatorzième citation.

— Le 23 septembre 1916, près de Roye, au matin, il partit en chasse à l'heure du déjeuner, et aperçut bientôt un Français luttant seul contre cinq avions ennemis. La proie était cernée; trois Allemands survolaient le malheureux aviateur, deux autres l'enserraient au-dessous.

Avec la fougue terrible qui caractérisait sa façon d'attaquer, Guynemer fonce droit sur les trois du haut et abat un Fokker qui tomba comme un bloc. Trente secondes après, le passager tué, le pilote blessé à mort, un deuxième Fokker glisse sur l'aile, et se perd vers le sol; le troisième, voyant que la fuite lui est coupée se retourne et fait tête, quelques balles lancées avec une précision mathématique le précipitent en flammes dans l'abîme.

La bataille avait duré trois minutes!...

Le vainqueur se trouvait alors à 3000 mètres, nos pièces anti-aériennes, incapables de discerner à cette distance la nationalité, tiraient sur l'escadrille qu'elles croyaient entièrement ennemie. Un obus de 75, brusquement éclata de plein fouet dans l'aile gauche du *Spad* de Guynemer, la déchiquetant entièrement; les commandes étaient coupées, et la toile pendait en lambeaux....

Une vrille affolante commença; l'avion désemparé tomba comme une pierre, de 3000 mètres à 1600. Là il se rétablit un peu, mais le sol montait toujours avec une vitesse croissante....

Guynemer se crut perdu.... ferma les yeux.... Le choc fut épouvantable. Le *Spad* entièrement fracassé; mais l'aviateur s'en tira sans une égratignure. Ses bretelles de cuir l'avaient sauvé, s'incrétant sous le choc dans la chair de ses épaules....

Ironie du sort. Celui qui triompha tant de fois des As allemands les plus réputés et qui échappa par miracle à la mort — il fut précipité sept fois — devait un an après, en Belgique, tomber sous les balles d'un pilote obscur, par un soir morne de septembre!...

Souvenez-vous! Enfants de France qui courez sur les affûts rouillés; c'est pour vous que tant de bons soldats souffrirent et moururent!

C'est pour vous que votre aîné Guynemer, âme de bronze dans un corps frêle, lutta jusqu'à son dernier souffle.





Guynemer abat un Fokker—

—1917—



L'AS DES AS, FONCK, VENGEUR DE GUYNEMER



QUELQUES jours après la disparition de Guynemer, Fonck était parti, suivant son habitude, explorer les hautes régions atmosphériques; il allait, sur son *Spad* rapide, dans les solitudes glacées à 200 kilomètres à l'heure.

Il avait dépassé 6000 mètres et son œil d'aigle scrutait le mystère de l'espace. Soudain, à quelques centaines de mètres sous ses ailes, il aperçut les croix noires d'un grand avion ennemi, un *Rumpler* monté par deux hommes. Tel un gerfaut en chasse, Fonck, piquant à la verticale, se laissa tomber sur sa proie....

Mais l'Allemand veillait, il répondit à l'attaque par une volée de balles, sa mitrailleuse montée sur tourelle commandait l'air dans toutes les directions; afin d'échapper à cette grêle meurtrière, l'as des as manœuvra en vol acrobatique, ébaucha une vrille, se retourna, fit un looping, déroutant complètement le mitrailleur ennemi, qui ne put une seule fois l'avoir dans sa ligne de mire.

Arrivé sous l'appareil allemand, point mort où l'ennemi gêné par la carlingue est aveugle et ne peut tirer, Fonck se prépara à son tour à l'attaque; rivé au *Rumpler* dans son sillage, à quelques mètres sous son fuselage, il apercevait les visages anxieux des ennemis, penchés par-dessus bord, crispés dans l'attente suprême.

L'heure fatale avait sonné pour eux; on n'échappe pas au tir infallible du grand as....

Cabrant légèrement son *Spad*, l'œil collé au viseur, il appuya sur la détente; dix flammes courtes jaillirent à l'avant du capot.... Des bras levés ébauchèrent, dans l'azur, des gestes saccadés.... Et l'avion s'effondra....

La justice française avait passé; Wysemann, vainqueur de Guynemer, frappé en plein crâne par le vainqueur implacable, Fonck, le pilote lorrain, avait payé sa dette, à 6000 mètres au-dessus des hommes.

Et maintenant, tournoyant dans l'abîme, les roues en l'air, sous les rayons du soleil de feu qui faisait luire son capot métallique, le *Rumpler*, vautour foudroyé, glissait vers la terre en une chute effroyable.

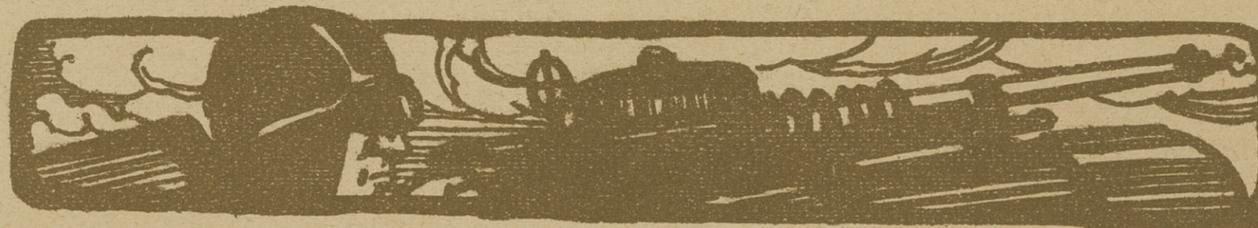
Les ailes se replièrent, un sursaut arracha de son siège l'observateur, qui lancé dans l'espace, tordu sur lui-même, passa à 20 mètres du vainqueur impassible; son corps s'enfonça en sifflant dans le vide, vers la terre, vers le choc suprême qui l'attendait là-bas, après une chute de 6 kilomètres.

La sérénité de ces régions vierges, que ne trouble même pas le vol des oiseaux, interrompue un instant par le combat, s'étendit de nouveau sur les nuées blanches; l'irradiation solaire rayonna dans l'immensité morne, tandis que, tout là-bas, les ailes blanches, timbrées de cercles tricolores, disparaissaient, décrivant des orbites immenses et accompagnant la descente vertigineuse du *Rumpler* abattu.

Fonck, l'as de vingt-trois ans, venait de s'affirmer le digne successeur de Guynemer, et devait par sa science et son audace surpasser tous les rois de l'air.

Le 18 mai 1918, à Montdidier, le jour où Gilbert se tuait à Villacoublay, il envoyait au sol trois biplaces en quelques secondes, rentrait à l'escadrille, repartait, et précipitait de nouveau trois boches qui s'émiettaient dans l'espace.

Il réussit ce sextuple à deux reprises. A l'armistice, Fonck, roi des as, avait descendu plus de cent avions ennemis. Guynemer, tombé en plein ciel de gloire, était bien vengé.



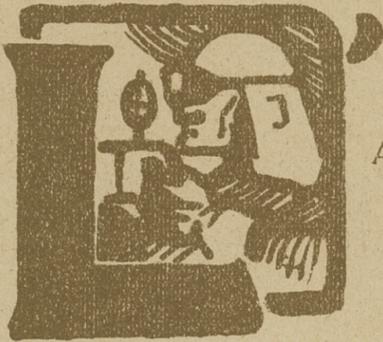


Fonck descend & Albatros —

— Montdidier. 8 Mai 1918 —

LA MORT DE GILBERT

MAI 1918



AÉRO-CLUB de France, ce soir-là, donnait au Palais d'Orsay un grand diner en l'honneur des aviateurs évadés d'Allemagne. Tous les as étaient présents : Gilbert, le roi de l'air aux évasions célèbres; Mézergues, l'as des bombardiers; Nungesser, Madon, et, le plus glorieux de tous, l'as des as, Fonck.

Sous les girandoles électriques, les tables chargées de cristaux se diamantaient de reflets chatoyants; les poitrines constellées d'étoiles bombaient sous les uniformes bleus et, vers le haut plafond aux guirlandes d'or, des paroles montèrent vibrantes à la gloire des soldats de l'air.

Pensif, serrant dans sa main la plaquette d'argent que M. Deutsch de la Meurthe venait de lui remettre, Gilbert regagnait sa place. Je fus frappé de l'expression de tristesse répandue sur sa physionomie. Prévoyait-il sa fin prochaine?... Le dur métier des rois de l'air laisse parfois, après la tension terrible de l'effort héroïque, une lassitude étrange....

Et quinze jours après, le soir du 16 mai 1918, lorsque, après avoir battu la forêt de Meudon, nous retrouvâmes dans le bois d'Urville le corps broyé de l'as, je revis l'atmosphère dorée de la fête triomphale, le Palais d'Orsay étincelant de lumière, et le front baissé de mon ami, sombre dans la joie....

Gilbert, fils de la rude Auvergne, avait apporté à l'aviation toute la ténacité et le courage séculaire de sa race; grand pilote d'avant-guerre, il battit tous les records du monde du vol sans escale, allant, le 24 avril 1913, de Paris à Vittoria (Espagne), couvrant 967 kilomètres en huit heures, et, le 31 octobre suivant, parti de Villacoublay, il atteint en Poméranie, ayant parcouru 970 kilomètres en cinq heures.

Il fut un des précurseurs de l'aviation de chasse, avec Pégoud et Garros, et livra les premiers combats aériens de la grande guerre. Affecté en 1915 à la même escadrille que Garros, la M. S-23, il expérimenta la découverte récente de celui-ci; la mitrailleuse fixe tirant à travers l'hélice, et livra neuf combats aériens; le 28 juin 1915, revenant d'un bombardement en territoire ennemi, une panne de moteur l'obligea d'atterrir en Suisse. Il fut fait prisonnier, s'évada une première fois; mais, craignant des difficultés diplomatiques, le gouvernement français lui demanda de retourner en captivité. Gilbert obéit, tenta encore de s'échapper, fut repris et, enfin, le 25 mai 1916, réussit à rentrer en France et à y rester.

Depuis son évasion, il était chargé d'expérimenter les nouveaux appareils de la maison Morane à Villacoublay; et là, chaque jour, sur ces monoplans rapides, les plus vites que nous ayons alors, il nous émerveillait par ses vols fantastiques, rasant le sol et les hangars à 230 kilomètres à l'heure, réussissant des montées en chandelle vertigineuses et des séries de loopings à 100 mètres de hauteur.

Sous sa main extraordinairement habile, son avion au gros corps cylindrique, à l'extrémité aiguë, semblable à quelque énorme scarabée, s'enlevait et vivait dans le soleil, aspiré par le giroitement de l'hélice, tournoyant au rythme de tempête du moteur rotatif.

Ce soir de mai 1918, montant un monocoque de 300 HP qu'il essayait depuis quelques jours, il partit en trombe; nous le vîmes s'élever à 200 mètres, presque à la verticale, changer de direction au-dessus de Clamart, et revenir vers le camp en survolant la forêt de Meudon. Soudain, l'appareil piqua; à 600 mètres, il se rétablit; mais, la poussée effrayante de l'air fit sauter l'aile gauche, Gilbert lutta pour échapper à la chute effroyable; l'avion tournoya, puis tomba comme un bloc, l'aviateur projeté hors de la nacelle, se cramponnant encore aux débris d'appareil, s'abîma dans les arbres du côté de Chaville....

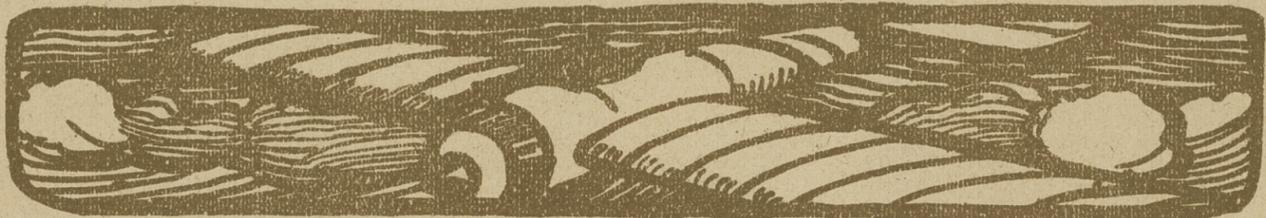
Nous partîmes à travers bois, menant sous la futaie une course insensée, et, après deux heures de recherches haletantes, nous aperçûmes dans la nuit qui tombait, des lambeaux suspendus dans les chênes. Au milieu d'une éclaircie, un petit tas de toiles et de choses tordues bosselait le sol de la forêt, et, près du moteur qui s'était enfoncé dans le sol, gisait, moulé par la terre molle qui avait bu son sang, le corps brisé du roi de l'air....

Dans l'obscurité croissante, nous attendions la voiture d'ambulance, sans parler, têtes découvertes, des avions passaient très haut, accrochant un dernier rayon du soleil qui mourait....

Alors, je me souvins de ce fragment d'une lettre de Gilbert, contant son dernier combat, où il abattit dans les Vosges, un pilote et son observateur....

« Je vois tout l'appareil disparaître dans les sapins; quelle horrible sensation! une pareille chute est épouvantable, et je souhaite presque qu'un hasard providentiel les fasse redresser au dernier moment!

« Ils sont morts en faisant leur devoir, et je rends hommage à leur bravoure, je survole à faible hauteur l'endroit où quelques sapins brisés marquent la fin du drame, et je salue militairement. »





M^{re} Marie & Bussyat 1914

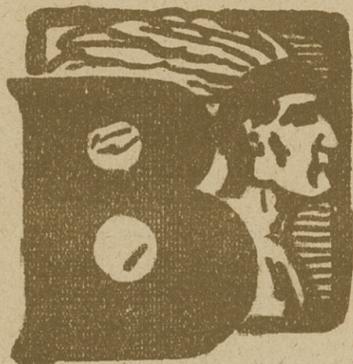
Mort de Gilbert à Villacoublay



La chute

L'ESCADRILLE LAFAYETTE

AMÉRICAINS ET ANGLAIS



BIEN avant que fût constituée l'aviation américaine, des pilotes d'outre-mer servaient la France dans une escadrille spécialement créée pour eux, la N-124, qui fut surnommée l'*escadrille Lafayette*.

Formée à Luxeuil, en mai 1917, elle prit part aux plus glorieux combats de la guerre, et parcourut à peu près toutes les régions du front, remportant de remarquables succès sur les pilotes allemands, qu'elle abattit en grand nombre. Elle débuta à Verdun et contribua à repousser les terribles attaques de 1917, interdisant aux appareils ennemis tout vol sur son secteur.

Elle avait pris pour emblème une tête de Sioux, coiffée d'un diadème de plumes blanches, et élevait comme fétiches un couple de lionceaux vivants, Soda et Whisky qui appartiennent maintenant au Jardin des Plantes de Paris.

Elle comptait dans ses rangs des combattants de haute valeur : Mac Connel, Rockwell, Norman Prince, Chapman, qui moururent pour la France, et un grand as, Raoul Lufbery qui abattit officiellement dix-huit appareils ennemis, avant de succomber en combat aérien au-dessus de Toul, en mai 1918.

Lufbery venait d'être nommé commandant, et s'occupait d'organiser la grande flotte américaine. Montrant aux nouveaux pilotes les meilleures méthodes de combat, il joignait l'exemple au précepte, et ne cessait de combattre personnellement les aviateurs allemands. Un jour du printemps 1918, il rencontra à l'ouest de Toul un avion ennemi et l'attaqua aussitôt. Mais son réservoir à essence fut traversé par des balles perforantes; un retour de flammes incendia l'appareil. Lufbery essaya vainement de gagner le sol; à 800 mètres, son avion était un bolide incandescent, crachant des flots de fumée noire; à demi asphyxié, et sentant les morsures de la flamme qui commençait à lui labourer les reins, l'as vit qu'il n'y avait plus d'espoir, et préféra la mort immédiate au long supplice du feu. Il défit la ceinture et les bretelles de cuir qui l'enchaînaient à son siège et se lança dans l'abîme.

Son corps vint se broyer sur le sol, tandis que l'avion fulgurant, immense gerbe rouge, s'effondrait dans un tournoiement d'étincelles...

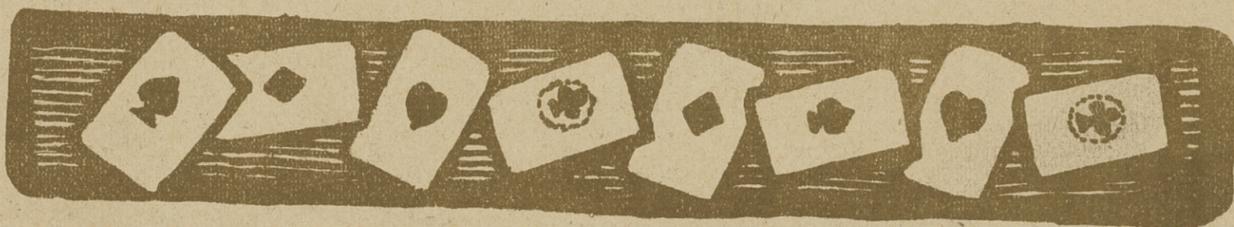
Il eut des funérailles françaises, car nos fantassins qui avaient assisté de leurs lignes à l'épouvantable drame, voulurent recueillir la dépouille du héros; sous le feu des canons et des mitrailleuses implacables, ils reprirent le soldat d'Amérique, et le transportèrent à l'hôtel de ville de Toul.

Lufbery, dont les aïeux étaient Français originaires d'Auvergne, après une vie aventureuse et une mort héroïque, a fait retour au pays des ancêtres, après avoir répondu en 1914 à l'appel de la Terre de France : *Lafayette, nous voici!*

L'aviation anglaise, en 1914, était presque inexistante, comptant seulement une escadrille et une école. Avec l'énergie que l'on sait, les Britanniques créèrent une organisation gigantesque, le *Royal Flying Corps*, et multiplièrent les centres d'aviation et les usines de construction. Les jeunes Anglais allaient à l'aviation comme au plus noble des sports; les constructeurs trouvèrent des formules neuves, et, en 1916 les pilotes anglais montés sur des *Soopwith* et des *Wickers* de chasse, sillonnaient le ciel de Belgique et du nord de la France, dominant nettement l'aviation allemande.

L'Angleterre eut son Guynemer; ce fut le capitaine Ball, dont la fougue au combat égalait celle de notre héros national. A vingt-trois ans, Ball avait abattu plus de quarante avions allemands, et venait en tête des grands as, dépassant même alors Guynemer, qui ne comptait à ce moment que trente-huit victoires officielles. Un duel effarant mit aux prises le 7 mai 1917, en Flandre, Ball sur triplan *Soopwith* et l'as germanique von Richtofen montant l'*Albatros* rouge aux croix noires de la fameuse escadrille *Tango*. Ball lutta en désespéré mais deux autres Allemands s'étant joints à Richtofen, il succomba sous le nombre, ses adversaires l'ensevelirent à Anœulin, près de Lille. Le champion canadien Bishop lui succéda, et accomplit l'exploit prodigieux d'attaquer seul, en territoire ennemi, tout un aérodrome, sur lequel, prêts à partir, attendaient sept avions allemands. Volant à 20 mètres du sol, il en abat quatre successivement, au moment où ils s'enlevaient. Bishop vainquit officiellement cinquante-deux Allemands, puis rappelé en Angleterre, il fut nommé instructeur. Il a livré plus de cent combats aériens.

Toute une pléiade d'hommes jeunes et intrépides, illustra d'ailleurs l'aviation anglaise, et combien devraient être cités, Mannock avec cinquante boches. Woolett, recordman du nombre en un jour avec sept pilotes abattus. Trollope, Warnford qui un matin de juin 1915 abat d'un coup de bombe un *Zeppelin*, près de Gand, et tant d'autres, qui, dans ces combats formidables des Flandres, opposèrent à la science et à l'organisation allemande le froid courage et l'esprit sportif des Anglo-Saxons.





Maurice
Bugeat
1919

-Lufbery attaque un Taube-



du JESSUP de Verdun-

LES « MOINS LOURDS QUE L'AIR »

BALLONS ET DIRIGEABLES



L'AVION *plus lourd que l'air* fut incontestablement pendant la guerre le maître de l'atmosphère, l'aérostation, dans un rôle plus modeste, rendit néanmoins aux armées des services énormes.

Nous possédions, au début des hostilités, quelques dirigeables non rigides, qui nous servirent peu, tandis que l'Allemagne orientait ses constructeurs vers le type rigide, à armature d'aluminium des monstrueux *Zeppelins*. Elle avait pu établir secrètement de véritables flottes de ces dirigeables; et ce fut pour elle une cruelle désillusion, lorsqu'elle comprit la vulnérabilité de ces machines pouvant être touchées à 5000 mètres de hauteur.

Dirigeables de tourisme des plus intéressants, pouvant tenir l'air plusieurs jours, et parcourir des distances fabuleuses, certaines de leurs randonnées furent extraordinaires; il en est qui parcoururent sans escale des milliers de kilomètres, allant d'Allemagne jusqu'à Constantinople; la catastrophe d'octobre 1917, qui anéantit la grande flotte de *Zeppelins* qui venaient bombarder l'Angleterre, montra ce que pouvait, au strict point de vue de la tenue de l'air, l'aérostat rigide.

Partis de Belgique à dix heures du soir, après avoir survolé la mer du Nord, l'Angleterre et la France, l'un d'eux était vu le lendemain à midi en Méditerranée, au large de la Corse, puis, disparaissait; s'est-il perdu en mer? A-t-il pu, ainsi que devait être son intention, pousser jusqu'en Autriche, en Asie Mineure? Les Allemands nous l'apprendront peut-être un jour.... Le raid triomphal du R-34 de la marine britannique, dirigeable du même type que les *Zeppelins* qui, partant le 2 juillet 1919 d'Angleterre, atterrit le 6 juillet à New-York, traversant l'Atlantique, parcourant 5500 kilomètres en 107 heures et revenant à Londres, ayant accompli le voyage aller et retour, escales comprises, en moins de onze jours, indique clairement le rôle futur, en temps de paix, du *moins lourd que l'air*.

Là sera probablement la solution du voyage collectif, transportant à travers les mers et les continents, avec le minimum de risques, les voyageurs et les marchandises.

Peut-être verrons-nous bientôt les compagnies de transports transaériens, concurrencer les compagnies transatlantiques et les grands express internationaux.

L'aérostation de guerre, privée de dirigeables, trop vulnérables, utilisa largement le ballon captif d'observation. Placé à quelques kilomètres des lignes, un cordon de *drachen* ou *saucisses* s'élevait entre 800 et 1200 mètres, réglant le tir des batteries; relié téléphoniquement au sol, il transmettait immédiatement le résultat de leurs observations.

Attaqués très souvent par les avions ennemis qui les criblaient de balles incendiaires, il fallait aux observateurs qui les montaient un courage extrême pour attendre immobiles, froidement, l'attaque, et lorsqu'il n'y avait plus d'espoir, quand le ballon s'enflammait sur leurs têtes, se précipiter de 800 ou 1000 mètres, soutenus par un frêle parachute qui ne s'ouvrait pas toujours....

Combien payèrent de leur vie ce rôle effacé, mais utile; que de fois, emportée par la tempête, la *saucisse* rompit ses amarres, filant droit sur les lignes adverses.... Et les orages de juin!... Les aérostiers et les ballons foudroyés en plein ciel!... Les luttes épiques contre les trombes atmosphériques....

Vingt-deux ballons furent une fois emportés d'un seul coup par un ouragan en mai 1916; et, pour échapper à la captivité, car la tempête les emportait chez les Boches, les balloniers sautèrent en pleine furie des éléments; ballottés par les tourbillons aériens, entraînés au sol par le vent pendant des kilomètres, cinq furent littéralement déchiquetés sur les fils barbelés et eurent une agonie atroce; d'autres, privés de leurs parachutes, furent emportés dans leurs nacelles jusqu'en Hollande; onze atterrirent blessés en France et douze disparurent. Mais tous, avant leur chute, avaient pu détruire les papiers de bord qui auraient donné aux Allemands des indications précises; ils songèrent seulement ensuite à leur propre sécurité.

Les observateurs balloniers restaient jusqu'à dix ou douze heures consécutives en observation, reportant sur le plan directeur du secteur qu'ils avaient à surveiller, les emplacements des batteries qu'ils découvraient, à la lueur des explosions de départ; on comprend avec quelle persévérance les Allemands cherchèrent à incendier ces sentinelles; les tirs par obus fusants les encadraient, les chasseurs les harcelaient sans cesse; pour les protéger, des pièces anti-aériennes étaient installées dans leur voisinage, des mitrailleuses placées à terre, parfois même dans les nacelles et, souvent, les aviateurs ennemis qui croyaient descendre le ballon se virent eux-mêmes descendus par les moyens du bord.

Nous eûmes aussi chez nous des spécialistes de la destruction des *drachens* ennemis. Boyau, notamment, en abattit une vingtaine, le lieutenant Coiffard était également très redouté des balloniers boches: le 15 septembre 1916 il en incendia trois en quelques minutes.

Pendant les raids des gothas sur Paris, en 1918, les *saucisses* reçurent une mission différente: supportant des câbles et des filets d'acier, elles tendaient à 1200 mètres, sur le passage des pirates, des pièges dangereux; réparties au voisinage de Paris et à l'intérieur de la capitale, dans les jardins, au Luxembourg, aux Champs-Élysées, aux Tuileries, leurs grosses masses jaunes, accroupies pendant le jour, au bord des pelouses, faisaient la joie des enfants qui venaient admirer leurs allures d'éléphants débonnaies; et, le soir, lorsque le hurlement des sirènes annonçait les flottes aériennes, elles s'élevaient lentement sous les rayons lunaires et planaient sur la Ville.





Maurice Busset 1919

Attaque d'une Suisse -

— le parachute —



LA RUÉE DES ESCADRES AÉRIENNES EN 1918

FRONT DE LA SOMME — MARS 1918



ÉTAIT au dernier printemps de la Grande Guerre; après quatre années de luttes titanesques, les Alliés tenaient encore les lignes de 1914, de Verdun à la mer. L'empereur allemand résolut d'en finir, et d'enfoncer, en une ruée formidable, le front Anglo-Français au point le plus vulnérable, séparant les deux armées, et rejetant les Anglais à la côte. Pendant les mois de brume et de neige, de l'hiver 1917, il avait accumulé les approvisionnements, les canons et les munitions, et les avait entassés en monceaux, à l'arrière des armées de Picardie et de Champagne; le fléchissement du front de Russie lui avait donné un million de soldats nouveaux, qu'il allait lancer dans la fournaise.

Prévoyant le choc décisif, la France se préparait, les canons et les tanks sortaient par centaines des usines de guerre; et les escadrilles, disséminées jusque-là sur tous les points de l'immense champ de bataille, étaient groupées en escadres puissantes, et en groupes de chasse.

Enfin, le 21 mars 1918, le chef suprême donna le signal de la curée mémorable. Tandis que les flottes de Gothas se lançaient chaque soir sur Paris, que les canons à longue portée bombardaient la capitale par-dessus 125 kilomètres de terre française, les fantassins allemands, nombreux comme les sables de la mer, sortaient de leurs tranchées, et se lançaient en masses profondes sur les soldats d'Angleterre. Des tourbillons de gaz toxiques les précédaient de leurs vagues empoisonnées; un ouragan de fer et de feu marchait avec eux, et la cinquième armée britannique, submergée par le torrent qui s'était précipité sur elle, fléchissait....

Bapaume, Montdidier, Noyon, Péronne, tombèrent 60 kilomètres de territoire furent envahis et ravagés.... La France, haletante, tout entière dressée, attendait; Ludendorf touchait au but. Le Kaiser s'acheminait vers ses fidèles armées pour assister à l'écrasement final de l'Anglais détesté....

Alors un soir de mars, au-dessus des plaines envahies par le flot verdâtre des *Feldgrau*, on vit, surplombant les fumées rouges qui montaient des villes incendiées, du fond extrême de l'horizon d'où elles se levaient parmi les nuées d'orage, surgir les divisions aériennes des bombardiers de France....

Elles venaient, formées en essaims triangulaires, ainsi que des vols d'oiseaux migrateurs; leurs hélices lancées en un giroitement terrible, auréolaient d'un disque diaphane l'avant sombre des machines, noires sur le ciel clair; et le vrombissement grave des moteurs géants montait et submergeait les bruits de la bataille....

Du demi-cercle entier de l'horizon du sud, les escadres pointaient, obscurcissant le sol sous leur vol; le rouge vif des cocardes plaquait des points de feu sur les coques grises, et les cylindres d'acier des torpilles accrochées sous leurs ailes, luisaient vaguement dans les vapeurs rousses....

Les deux armées les regardaient venir.... Couchés dans les boues de la Somme, nos fantassins, les poings crispés sur le canon brûlant de leurs Lebel, les saluèrent d'un vivat frénétique; les artilleurs s'arrêtèrent d'engouffrer les obus dans les culasses des 75 pour suivre la vision fantastique.... Les escadres passèrent....

Les boules rondes des shrapnells les encadraient et marquaient derrière elles, un sillage de virgules jaunes et blanches qui s'effiloçaient; quelques avions, touchés, s'abattaient en feu, traînant un cône vertical de fumées noires.... D'autres prenaient aussitôt leur place dans le triangle hiératique.... Très haut, des escadrilles de chasse tournoyaient, mettant en fuite les *Albatros* et les *Rumpler*....

Convergeant vers l'arrière ennemi, les divisions de l'air filaient, rigides comme une trajectoire d'obus.... Les Allemands avaient accumulé les convois de vivres et de munitions sur toutes les routes qui allaient vers Paris, entre Montdidier et Ham.... Survolant les longs serpents de chevaux et d'autos, les avions de bombardement lâchèrent leurs masses d'explosifs au milieu des animaux cabrés et des groupes hagards.... Les torpilles de 50 kilos explosaient, projetant à 200 mètres des fragments d'hommes et de chevaux.... Des tourbillons de flammes encerclaient les voitures pleines d'obus et de poudre, qui fusaient et lançaient vers le ciel des gerbes terrifiantes.... Des cratères se creusaient sur les routes, et les ponts de bateaux qui, sur la Somme laissaient passer les envahisseurs, brûlaient sur l'eau bouillonnante, couverts de corps hurlants....

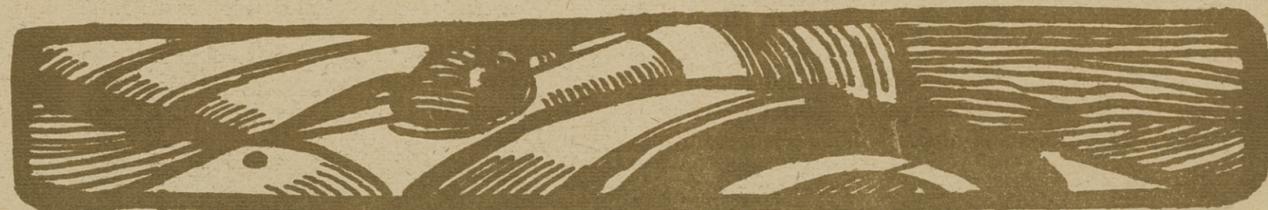
Pendant trois jours et trois nuits, les escadres se succédant sans arrêt, ainsi que des vols de corbeaux planant sur l'agonie d'une horde de loups, lancèrent la mort; 1400 avions déversèrent des tonnes de projectiles, embouteillant les routes, faisant souffler sur les fantassins sans abri un vent de terreur panique....

Les avions de chasse descendirent à 30 mètres du sol, poursuivant à la mitrailleuse les fuyards éperdus; et l'on vit passer un jour, sur les divisions allemandes qui jetaient les armes pour mieux fuir, une charge de 100 *Spads* de combats, rués en ligne, rasant les baïonnettes, et criblant de balles les masses qui se terraient sous ce cyclone d'acier....

Les escadres, sans arrêt, tournoyaient, montaient et descendaient; lorsque les bombardiers avaient épuisé leurs torpilles, ils tiraient à balles sur les convois, repartaient faire leur plein d'essence et de bombes, puis, sans repos, revenaient à la bataille; certaines escadrilles vinrent se ravitailler et repartirent dix fois....

La fumée des approvisionnements et des villages qui brûlaient, s'élevait en énormes nuées noires qui se tordaient et roulaient leurs volutes teintées de leurs pourpres; la terre jaillissait en gerbes, le sol hurlait, et, dans le ciel halluciné, passait et repassait la faux gigantesque des avions de France, moissonnant les barbares, dont les corps s'entassaient sur la terre qu'ils avaient voulu égorger....

Le dernier espoir du Kaiser rouge s'évanouissait, la route de Paris se fermait, et bientôt l'Alliance victorieuse allait rejeter les Germains sur le Rhin.



94/5



Maurice
Bussot 1919

La division - charge en tête de l'infanterie -
aérienne

— Bataille de la Somme 1918.

L'AVIATION MARITIME, GARDIENNE DE L'OCÉAN

POINTE DE GRAVES — JUIN 1918



VENUS à travers les mers, de tous les points du globe, les flottes alliées sillonnent sans arrêt l'Atlantique et la Méditerranée, apportant aux soldats qui se battent, et aux usines qui leur forgent des armes, les trésors du monde. Blés et viandes d'Amérique, charbon et métal d'Angleterre, caoutchouc d'Afrique; la foule des soldats coloniaux, Hindous bronzés aux cheveux noirs, Annamites aux yeux bridés, Sénégalais et Malgaches aux visages de ténèbres, Australiens, Canadiens, Zélandais, et surtout le flot des Américains, jeunes et forts, qui vont submerger le Boche.

Des convois immenses, escortés de navires de guerre, se croisent sur l'Océan, voguant nuit et jour et chargés à couler. Pour dérouter les sous-marins qui sans cesse errent dans leur sillage, ils ont revêtu une parure étrange. Leurs flancs qui, autrefois, gris ou blancs, se découpaient nettement sur la verdure des vagues, sont maintenant zébrés de larges bandes, bleues, noires ou vert sombre; les cheminées sont rayées de diagonales, tachées de pentagones; des flots et des spirales se déroulent aux parois; d'étranges mouchetures ocellent leurs plats-bords; et, sur certains, sont silhouettés des navires plus petits; les dimensions faussées à quelques centaines de mètres, interdisent tout tir précis, les coques disparaissent sous l'enchevêtrement des lignes brisées, parmi le poudroisement des vagues. Ornaments de guerre, camouflages bizarres qui doivent tromper le requin; et, pour le combattre, chaque bateau montre à l'avant et à l'arrière, la volée fine de canons d'acier, servis par des canonniers de la flotte de guerre.

Le danger près des côtes devient considérable, car les pirates se hasardent rarement au large, guettant surtout les navires près du port; alors, l'aviation maritime les prend pour ainsi dire sous ses ailes, et les protège contre les dangers sournois qui glissent entre deux eaux, sous-marins et mines flottantes.

Au large, très loin, au-devant des convois, vont les hydravions montés par deux, trois, et même parfois quatre pilotes et bombardiers; ces appareils sont des machines puissantes à un ou deux moteurs, pouvant, en cas de panne en mer tenir longtemps la vague. Certains restèrent jusqu'à onze jours perdus en mer (pilote Langlet et bombardier Dien), résistant aux masses liquides de l'Océan; leur coque, véritable canot est en bois contreplaqué, solidement assemblé et rendu étanche; quelquefois, une cabine, permettant aux passagers de se reposer et dormir, est aménagée derrière le pilote.

L'armement est formidable; canons de 37 ou de 47 à tir rapide, ou mitrailleuse sur tourelle et bombes anglaises de 50 kilos, à ailettes, pour attaques en plongée.

Des vedettes, petits dirigeables, montés par deux ou trois hommes, complètent la flotte de haute mer. Patrouillant sans arrêt au-dessus des vagues, ces appareils guettent, dans les parages fréquentés par les navires, le sillage révélateur du sous-marin, et la mine flottante, qui hausse son antenne entre deux lames. La grande visibilité que confère l'altitude, permet de déceler la tache ronde des mines, et, celles-ci découvertes, l'hydro les signale aux chalutiers dragueurs; si elles émergent, il se pose sur les vagues, et les coule à la mitrailleuse.

La tâche des hydravions et des vedettes est complétée par les escadrilles côtières, composées d'avions terrestres; bombardiers, d'ordinaire *Voisin* ou *Letord*, qui vont jusqu'à 50 kilomètres en mer, surveiller les passes, et les dangers sont considérables pour eux; se hasardant sans flotteur, à la merci d'une panne de moteur qui les obligerait à amerrir loin de la côte avec un avion muni de roues, et dépourvu de tout moyen de sauvetage.

Parfois, les escadrilles se groupent pour effectuer des bombardements sur les ports ennemis ou même des attaques terrestres. L'escadrille de Dunkerque, maintes fois bombardant Ostende et Zeebruges, et les hydravions de Venise allèrent jusqu'à Trieste, porter la mort et l'incendie.

A l'époque où l'Allemagne lançait sur l'Angleterre ses monstrueux Zeppelins, des combats fantastiques se déroulèrent entre hydros anglais et dirigeables, et plusieurs des massifs aérostats, incendiés par les oiseaux de mer, s'engloutirent sous les lueurs bleues de la lune, seul témoin du drame, dans les abîmes glacés de la mer du Nord.





Maurice Bussat, 1918

Hydroplanes protègent la flotte américaine -

1918 - Embouchure de la Gironde



LE POSTE DE COMBAT DU LAC DE CAZEAU

CAZEAU — 1918.



SOUS les pins de l'immense forêt des Landes, qui couvre le littoral du golfe de Gascogne, le soleil glisse entre les troncs rigides des grands arbres, allumant sur le sol, de longues flambées rousses. Les pas crissent sur les aiguilles résineuses qui recouvrent le sable jaune; les dunes ondulent comme des vagues, et l'air est rempli d'odeurs de térébenthine; c'est ici la région des résiniers, et chaque arbre porte une longue entaille, d'où découle, dans des petits vases en terre, la sève aromatique. Quelques troupeaux de vaches, dont on entend les cloches, pâturent près des marécages qui gisent entre les dunes; la contrée est sauvage, privée de routes et bordée par l'écume blanche de l'Océan désert qui déferle sur la *Côte d'argent*.

La guerre a transformé ce pays calme: des camps immenses, surgissant en trois mois, ont ravagé la forêt verte; répercuté par l'écho des dunes, le canon roule sans arrêt, le tic-tac des mitrailleuses déchire le ciel où ronflent les moteurs des hydravions; des soldats américains vont casque en tête, armés en guerre, à travers bois, et, vers l'azur intense du ciel méridional, montent, apeurés des vols de palombes.

Sur la route qui va d'Arcachon au lac de Cazeau, des files de camions militaires soulèvent la poussière grise, le grand camp américain du Courneau regorge de soldats kakis, artilleurs trainant des 75 ou des 155 longs, et bientôt l'on aperçoit, à travers les colonnes pressées des grands pins, les baraquements clairs de Cazeau et la nappe miroitante du Lac. Une allée sablée, bordée de petites boutiques de mercantils, bazars et restaurants, conduit directement au quai de pilotis, le *sleep* où viennent amerrir les hydravions du poste de combat du golfe de Gascogne, car de ce lac d'eau douce, situé à 25 mètres au-dessus du niveau de la mer, long de 15 kilomètres, séparé de l'Océan par une barre de sable de 5 kilomètres, partent les hydravions chargés de protéger l'entrée de la Gironde contre les sous-marins embusqués sur les côtes d'Espagne.

Sous le soleil de juin, le coup d'œil est vraiment merveilleux, de ces avions de mer, moitié requins, moitié oiseaux, partant au sein d'un nuage d'écume, traçant sur l'eau bleue un long sillage et s'élevant dans l'irradiation d'un soleil d'Afrique; leur coque brillante, long canot muni d'ailes, rappelle par sa courbure arrière les gondoles vénitiennes qui peuplent les toiles du Canaletto; peints de couleurs vives, vermillon ou cadmium, ils laissent au creux des vagues de longs reflets pourpres zébrés d'écume blanche; des équipes de Kabyles et de Nègres, à la face de ténèbre sous le fez rouge, armés de gaffes, dans l'eau jusqu'aux hanches, glissent sous les appareils qui rentrent au hangar un chariot muni de cordes, puis, s'attelant aux câbles, hissent sur le plancher incliné qui conduit au *sleep* l'énorme masse de l'hydravion; l'effort gonfle les veines, des luisants bleus s'accrochent aux fronts et aux torses sombres, des lambeaux de vêtements, blancs, jaunes et rouges, plaquent sur les muscles tendus et, peu à peu, la coque recourbée dominant les têtes inclinées, émerge ruisselante et monte lentement sur le quai.

Des Farmans, des Nieuports à flotteurs, massifs et inélégants, évoquent ces insectes à longues pattes qui courent à la surface des étangs les soirs d'été; ils viennent à intervalles réguliers, amerrir au *sleep*, chargent un élève de l'école de tir aérien, et vont au large mitrailler une manche de toile, que tire derrière lui un Nieuport de chasse, ou faire un carton sur une silhouette d'avion ancrée à la surface du lac.

Des Annamites gonflent des grappes de ballons en baudruche, rouges et bleus; les balles traceuses à culot de phosphore laissant derrière elles une traînée lumineuse, les incendient à cinquante mètres de haut....

Des canonnières marines font aboyer sèchement leurs pièces de 47 dont les obus soulèvent au loin des gerbes d'écume....

Dans l'air embrasé, près des pins verts, tout est force, couleur et lumière....



11 bis



Maurice
Bugeat
1917

École de tir aérien du lac de Cazaux

— Tir sur ballonets —

12

HYDRAVIONS & SOUS-MARINS

GOLFE DE GASCOGNE — 1918



Océan, splendide, étend vers l'infini sa nappe glauque mouchetée d'écume; des vols de mouettes tournent dans le soleil. Vers l'est, à quelques kilomètres, la *Côte d'argent* interrompt brusquement les flots, et va droite et blanche vers l'Espagne.

L'amoncellement des dunes roses se creuse de vallées d'ombres, et, comme une crinière verte, les pins résiniers des Landes surmontent les crêtes de sable, qui moutonnent jusqu'à l'extrême horizon.

Une poussière d'eau poudroie le long de la côte aride, au-dessus de la barre d'écume verdâtre qui borde le rivage, et des prismes dansent dans la buée bleue, qui, tout là-bas vers le sud unit le ciel et la mer.

Les patrouilleurs de l'Océan filent à 300 mètres au-dessus des flots, et vont, l'œil fixé au large, guettant le fuseau noir et le long sillage du pirate sous-marin. La rive, basse, est pleine d'épaves; quilles brisées de bateaux pêcheurs, dont les membrures à demi ensablées dessinent les côtes et les vertèbres de quelque monstre échoué; mâts qui émergent à marée basse; coques ravagées que l'on entrevoit sous les remous de l'eau verte. Les Boches, embusqués dans les criques de la côte espagnole, ravitaillés à loisir par des amis complaisants, dorment le jour sur les fonds de sable, et, le soir, sortent pour accomplir leur œuvre sinistre de sabordeurs. Bien des marins, qui, croyant en vue de Bayonne ou du phare de Cordouan être sûrs de conduire à bon port leur cargaison précieuse, se sont vus attaqués et coulés au canon par un sous-marin surgi à deux milles de la côte....

Le jour tombe; la lumière orangée glisse sur la mer calme. Au loin, vers le large, quelques fumées montent dans les brumes violettes; puis des points noirs, écrans minuscules, découpés en sombre sur l'eau luisante, se suivent en une double file, obliquant vers la côte. C'est une escadre de cargos d'Amérique qui cherchent, avant la nuit, à gagner l'embouchure de la Gironde. Les hydravions gouvernant vers l'ouest vont à leur rencontre.

La surface moirée du bassin d'Arcachon brille à leur gauche, le phare du cap Ferret, menhir gigantesque, s'érige sur les dunes. La pointe sud rougie sous les rayons de l'astre qui meurt scintille sous ses pins noirs.

L'escadre se rapproche, les patrouilleurs distinguent maintenant les vedettes qui l'escortent; chiens de garde vigilants, courant sur ses flancs. Soudain, à trois milles vers le sud, une traînée blanche a marbré l'Océan; et un mince filet noir émerge au ras des flots, filant droit sur les cargos. Nul doute, c'est un pirate!... Les deux hydravions, emportés par l'aspiration formidable de leurs hélices qui tournent à pleins gaz, bondissent vers le sous-marin....

Celui-ci les a vus. Complètement émergé, il démasque une pièce de 155 qu'il porte à l'arrière et tire à toute vitesse sur les oiseaux de mer qui l'attaquent....

Des flocons jaunes, striés de feu, encadrent les hydravions qui se séparent et foncent l'un sur l'avant, l'autre sur l'arrière du navire.... Le canon se tait, un remous s'élargit dans le sillage qui persiste, et le requin plonge et disparaît.

Les avions, pourtant, arrivent en trombe sur le squalo encore perceptible à travers les couches translucides; deux bombes, déclanchées de 100 mètres de haut, soulèvent d'énormes gerbes d'écume et de fumée qui montent comme un geyser vers la coque des hydros. Un bouillonnement énorme agite les flots; le fuseau bleuâtre et luisant du monstre apparaît; deux autres bombes éclatent à trois mètres de lui....

L'avant pique dans les remous, l'hélice surgit, tournant éperdument sous l'arrière, dressé comme un pylone; puis, sous la mer troublée, dans un tourbillon d'écume, la bête disparaît, blessée à mort....

Des bulles d'air jaillissent, et d'immenses taches d'huile et de naphte qui s'épanouissent en un giroitement nacré marbrent la surface marine; tandis que, sous le ciel de bronze vert le soleil sanglant achève de disparaître, nimbant ce drame d'un halo pourpre.





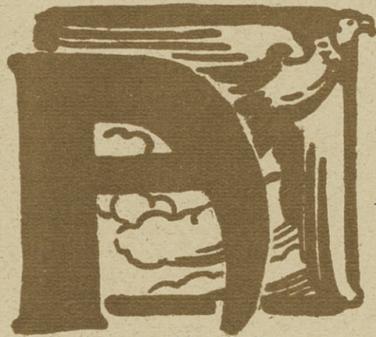
Hydravion F.B.A. 446 attaque un sous-marin



Golfe de Gascogne 1914

LES MERVEILLES DE LA HAUTE ATMOSPHERE

DANS LA BRUME — NOVEMBRE 1915 — PLATEAU DE MALZÉVILLE



LARGES orbes, vautour immense, nous montons. Le tapis clair des prés et des moissons — étoffe somptueuse et moirée — tournoie; par moment lorsque l'avion dans un virage s'incline sur l'aile, il semble basculer tout entier.

L'horizon qui s'élève avec nous devient alors oblique. Point fixe, nous semble-t-il, au centre des choses, notre nacelle rigide monte imperturbablement; tout, autour d'elle glisse et s'efface, les bois, les villages lointains, les rubans blancs des routes, les rubans gris des fleuves, les damiers des champs cultivés; et de grandes gazes blanchâtres, venant du ciel blanc qui nous surplombe, par instants nous entourent de leur humidité chaude.

La terre a disparu, l'altimètre marque 1200 mètres, la brume dense nous environne; des masses blanches à chaque instant plus épaisses nous ont retranchés du reste du monde. Où allons-nous? Quelle est la position de l'avion? Montons-nous?... Oui!... L'altimètre marque 2000 mètres. Déjà 800 mètres de *coton* se tassent entre nous et la terre.

Peu à peu pourtant une lueur laiteuse filtre; des clartés blafardes venues de haut nous atteignent au fond du gouffre où nous nous débattons; rose maintenant la brume flotte légère, puis à travers ses flocons un coin de bleu apparaît.

Impression étrange du plongeur qui du fond glauque d'une eau bourbeuse, à grands coups de talons énergiques se hausse vers la lumière.

Et tout à coup, terriblement penchés sur l'aile, nous émergeons, éblouis, trouant la surface mamelonnée, éclatante, de l'immense mer de nuages qui s'étend à l'infini sous le ciel bleu vert.

Abandonnant les sphères pluvieuses de la sombre terre, nous avons pénétré, d'un bond, dans le royaume de l'éternelle clarté; et maintenant, nous voguons, nimbés d'une auréole d'or, sous le poudroiement des rayons solaires, qui tournoient et s'accrochent aux pales de notre hélice.

Nous survolons des contrées étranges, rocs sphériques, d'un blanc crémeux, éblouissant, entre lesquels des abîmes sans fond se creusent bleus et mauves.

Les masses concrétionnées moutonnent et se succèdent, vagues immobiles de la mer aérienne, jusqu'à l'extrême horizon où surgit comme le rivage d'une côte lointaine, la chaîne des Alpes, dressant ses sommets aigus dans la sérénité glaciale de ce ciel d'automne. Des arêtes rocheuses crèvent le manteau épais des neiges éternelles qui les habillent d'hermine somptueuse, les nuées se dressent sur leur flanc; et sur le pic colossal du Mont Blanc qui les domine, un nuage long s'est arrêté et reste immobile dans le ciel vert, légèrement teinté de rose....

Derrière nous, glissant sur la surface neigeuse de la *mer de nuages*, l'ombre immense de notre avion court, et nous suit, colorée de cobalt pur; elle s'irise sur les bords des couleurs du prisme, où l'orangé domine....

Grisés de vitesse et de lumière, nous allons, portés par cette divinité moderne, *la mécanique*, et filons, irréels dans les déserts de l'espace....





Maurice
Bussat
1919

Les merveilles de la haute atmosphère —

— La mer de nuages —



LES MERVEILLES DE LA HAUTE ATMOSPHERE

LES CUMULUS



TRANSPERÇANT nos épaisses combinaisons fourrées, le froid aigu de la haute atmosphère commence à nous étreindre; une lassitude étrange nous ferme les paupières. Le ronflement du moteur dont la note grave, jusqu'à présent, emplissait pour nous l'immensité, et nous empêchait de connaître le silence terrible des solitudes de l'espace, est coupé de périodes où le son nous parvient lointain et très voilé.

Nous montons toujours, décrivant des spirales immenses; très bas sous nos ailes, la mer de nuages est devenue une surface plane, un marbre poli et luisant où courent des arcs-en-ciel. Absolument seuls, perdus à 5000 mètres sous une voûte sombre, d'un bleu presque noir où luisent des étoiles; une terreur religieuse nous accable; nous n'appartenons plus au globe terrestre. Y reviendrons-nous jamais?... La faculté de penser est presque abolie et nous allons, inconscients, plus haut! toujours plus haut!...

L'avion ne monte plus; 6000 mètres, nous *plafonnons*; le moteur s'épuise dans l'air raréfié....

La carburation se fait mal, nos poumons et nos cylindres demandent grâce; le soleil, sans rayons, aux bords taillés à vif, ceil lugubre, presque à l'horizon, *sous nos pieds*, nous attire, et nous piquons droit sur son disque rouge.

L'allumage est coupé, le tonnerre du moteur brusquement s'arrête, et le contraste est tellement soudain; nous entrons dans le silence stellaire avec une telle brutalité, que les molécules de nos cerveaux semblent se distendre et se désagréger; le souffle nous manque; l'avion pique, presque à la verticale; l'air siffle dans les haubans, avec un bruit aigu de sirène. Nous tombons comme une pierre sur la surface luisante de la mer de nuages....

Mais, d'énormes vallées se creusent entre les blocs; au fond, des lignes blanches serpentent, des taches vertes et rouges s'assemblent. — La Terre!

L'avion se rétablit, et nous spiraloons entre des cumulus géants, montagnes aériennes qui s'étagent et dressent vertigineusement l'amoncellement de leurs flocons sphériques; leurs masses nous surplombent, et se rapprochent, prêtes à nous broyer. Nous fonçons sur le mur de leurs flancs, et, vision d'épouvante, sur la surface polie, un autre avion s'est tout à coup dressé et se précipite à notre rencontre.... Moment d'angoisse.... Collision à 3000 mètres.... La mort.... Ces pensées lugubres se sont à peine cristallisées sous nos crânes, que le choc se produit; nous entrons à 200 kilomètres à l'heure dans la falaise du cumulus.... Et, plus rien que la brume grise.... L'avion abordeur s'est évanoui....

Abasourdis, nous comprenons enfin! La surface du nuage nous avait montré notre propre image; miroir fantastique, réfléchissant sur sa nappe cristalline les moindres détails de la machine aérienne.

Voici déjà la clarté, nous avons traversé de part en part la montagne; une autre se présente; nous l'enfonçons, et sortons au-dessous, sous le ciel gris, dans le crépuscule blême qui déjà a noyé les pics et les champs.

L'oiseau de fer, repris par la pesanteur, les ailes alourdies, cherche son nid, et guette la lueur tutélaire des phares d'atterrissage. La terre tournoie, en une valse formidable, les villages et les bois décrivent des courbes immenses, et se soulèvent d'un bloc. Des bruits terrestres enfin nous parviennent; nous entendons, dominant la rumeur d'orage qui emplit nos oreilles, des sons très vagues que nous ne pouvons définir....

Le sol monte; horizontal, maintenant, puis, c'est le choc, l'avion prend contact, bondit, retombe, et roule. Tandis qu'au travers les vapeurs bleuâtres de la nuit qui vient, passent les notes musicales d'un lointain Angélus....





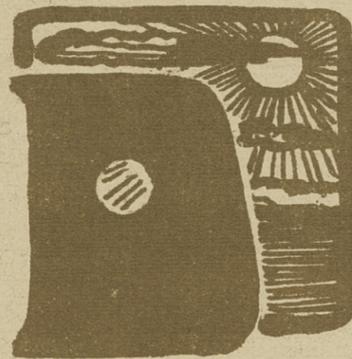
La haute atmosphère —

Maurice Bussat.

— Les cumulus.

REVUE

DANS L'IMMENSITÉ — SOUS LE CIEL POURPRE



« Le soleil s'est noyé dans son sang qui se fige.
Le ciel est triste et beau comme un grand reposoir. »

BAUDELAIRE.

EPUIS longtemps, le biplan file, rigide dans le soir pourpre....

Le ciel de 4000 mètres est irréllement beau sous ce soleil déclinant, dont les flèches oranges passent en gloire entre les cumulus d'or....

Le sol est indistinct, noyé de vapeurs longues, qui s'accrochent, rougies encore, au sommet des collines; quelques flaques reflètent en clair le zénith jaune pâle, et des nuées grises marquent l'emplacement des villes qui brûlent....

L'avion s'approche des lignes; la contrée dévastée de la zone de combat s'étend, plus claire, teintée d'ocre et zébrée de longs fils dentelés, tranchées sinueuses qui s'enchevêtrent comme les mailles lâches d'une dentelle usée.

Des taches rondes, des mouchetures partout piquent le sol crayeux; entonnoirs et mines qui ont retourné la terre; des lueurs vives par rangées, en éclairs, s'allument; des boules noires naissent, s'élargissent et montent en fumées verticales....

Sensation étrange, tout paraît mort, lugubre, vide; l'homme n'existe plus, trop lointain pour être visible; la guerre ne trouble pas l'immensité morne.... Seul, le tonnerre ininterrompu du moteur emplît l'espace; et un vent fou passe, qui fouette nos visages....

L'Immensité!... Il faut avoir, lorsque la nuit tombe, erré dans les solitudes sans bornes de l'espace; il faut avoir, sous ses pieds, vu s'allumer les premiers feux des hommes; et sur sa tête, les premières étoiles; il faut avoir respiré le vent glacé qui souffle à 4000 mètres, pour comprendre un peu ce mot d'*Immensité*....

La guerre.... Les hommes.... Chimères!... Le soleil couchant, la lumière, sont maîtres de l'Immensité; les nuages l'habitent; peuple étrange aux formes gigantesques, infiniment changeantes; le vent, la pluie, la parcourent sans cesse; et, tout là-bas, cette vague nappe verdâtre, sale, et presque toujours invisible, est tout ce qui se montre du triste globe où l'on se bat....

Comme, ce soir, tout est limpide dans cette immensité déserte!...

Nous sommes au centre d'une sphère de cristal, nacrée de tous les tons du prisme; pas une couleur sourde ne vient alourdir l'atmosphère diaphane; c'est ici le temple de la couleur pure, le sanctuaire des cobalts, des cadmiams et des laques.

Que dis-je? Des cadmiams et des laques!... Mais comment assimiler ces pauvres colorations terreuses que la chimie humaine met à la disposition des peintres, aux flamboiements de pierreries qui hantent les hautes régions atmosphériques!

Quel artiste halluciné, pourrait tenter l'aventure, de coucher sur une toile opaque le soleil lui-même.

Turner, peut-être aurait osé!... Dans ses visions dernières de vieillard ivre de clarté, il voulait faire revivre la lumière native qui embrasait la Terre *avant le déluge*. Mais la folie est au bout d'une tâche semblable; disons le mot, nous sortons là tout à fait du domaine de la peinture. La littérature ou la musique, seules, peuvent évoquer les déserts de l'espace, l'Immensité, le rayonnement des ondes lumineuses, et surtout le *Vent* qui passe: le vent du nord, entraînant les paillettes glacées des nuées d'hiver; le vent d'ouest, roulant les volutes énormes des orages pompées sur l'Océan, balafrees d'éclairs, crevées de tourbillons; le vent d'est sec et brutal; le souffle brûlant du vent du sud, chargé de sable, trainé du Sahara à travers la Méditerranée. C'est lui qui anime l'Immensité, qui fait vivre les hautes régions inconnues des oiseaux, sculpte les nuages, dresse les cumulus, effiloche les stratus, étend sous les ailes des avions la brume traîtresse et fait onduler les vagues de la Mer de nuages....

Que peut un peintre privé de plans. Comment bâtir une composition avec du vide? L'impossibilité est partout! Quelques artistes avaient rêvé une peinture nouvelle; et, affrontant les dangers de la navigation aérienne, voulurent emplir leurs yeux de clarté et de ciel. Revenus sur terre, dans l'atelier sombre, devant les couleurs ternes de la palette, ils durent abandonner le projet de fixer ces visions sur la toile et se contentèrent de peindre des scènes anecdotiques, combats d'avions figés et structures de machines volantes.

Là, d'ailleurs, le champ est vaste, les formes décoratives, et un peu animales des avions de combat, sont étranges et des plus pittoresques; les camouflages, les emblèmes aux couleurs crues et tranchées, traités simplement, sans fausse minutie qui pourrait faire ressembler la traduction à une épure mécanique, peuvent donner des tableaux pleins d'originalité.

Mais, comment rendre la vitesse, le bruit! Impossibilités! Pas plus que la peinture n'a pu donner l'impression exacte du cheval au galop, elle ne rendra l'avion en vol; elle doit, dans ce domaine nouveau, se contenter d'interpréter décorativement, et sa part est encore belle.

L'aviateur, lui, sur terre, dans ses camps, ses escadrilles, avec ses costumes de bord, larges et simples, ses tenues de ville élégantes est autrement intéressant que le public des champs de course, jockeys et entraîneurs. Degas eût certainement trouvé là des œuvres caractéristiques; l'animation d'une piste sous le soleil, offre tout ce que peut désirer un peintre épris de pittoresque....

Nous rêvons.... Le soleil meurt, le ciel immense ondoie, zébré de filaments topazes. Au zénith, une voûte d'émeraudes cristallines se bombe et descend, moirée de rubis, vers l'Orient; des vapeurs améthyste montent des bas-fonds terrestres, et sous nos ailes, tout est bleu et mauve, d'un bleu profond de turquoise passée.... Des escarboucles, soudain jaillissent très bas, fusées de guerre, qui courent dans la brume....

Et le disque de diamant rose, du vieux soleil des anciens temps, immense et morne, lentement s'enfonce à l'horizon, sous nos yeux éblouis, devant lesquels dansent des taches vertes....





Maurice Bussat
1919

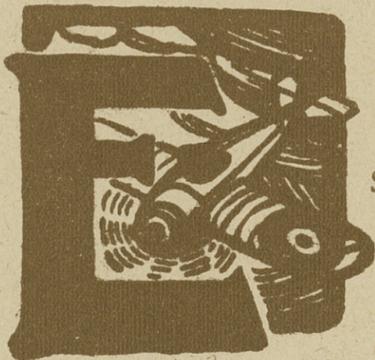
— L'Abandon —

— En mission speciale. —



BOMBARDEMENT NOCTURNE

SOMME — 1916



SSENCE et gaz! « — Contact! » — « Contact. »

Ces paroles rapides jetées par le pilote et le mécanicien transpercent la nuit chaude. L'hélice part en un giroitement phosphorescent; le tonnerre des moteurs, grave, éclate et rugit sans arrêt.

Nous roulons quelques mètres sur la piste éclairée, la poussière soulevée danse en mouches de feu sous la lueur électrique des rampes d'atterrissage, et l'avion s'enlève, scintillant, dans la blanche clarté qui burine ses formes. La nuit le reprend aussitôt, et il monte lentement, lourdement chargé, vers le plafond bas des nuages gonflés de pluie.

Sous ses ailes, douze bombes empennées de 50 kilos s'allongent, torpilles d'acier où sommeille la Mort; et deux mitrailleuses jumelées dressent leurs canons minces sur la tourelle métallique.

Les lampes d'extrémité d'ailes piquent dans la nuit un scintillement de grenats et d'émeraudes. Ce sont les seuls points qui, pour nous, luisent sous le ciel noir.

Très bas, maintenant, le terrain de départ dessine un cercle lumineux sur lequel, en ombres chinoises se silhouettent deux avions qui viennent de partir et montent à notre suite.

Nous entrons à 500 mètres dans les nuées opaques, et tout pour nous devient inexistant; l'ombre totale nous a pris.

Il est impossible sur terre de se faire une idée de l'opacité des ténèbres aériennes par une nuit de brume. Il nous semble pénétrer dans un bloc de bitume; le sens de la vue est entièrement aboli; et n'était la lueur de la petite lampe éclairant la carte et la boussole, nous pourrions nous demander, si, subitement, nous ne sommes pas devenus aveugles. Il est difficile dans ces conditions de contrôler la marche de l'appareil, et de percevoir quelle est sa position. Volons-nous horizontalement, ou engagés sur l'aile? Allons-nous piquer brusquement vers le sol en une vrille mortelle? L'altimètre, seul, peut nous donner quelques certitudes, et son aiguille court vers la droite.... Nous montons....

Cependant la clarté lunaire colore en bleu pâle la masse opalescente; et, bientôt, nous planons sous le ciel pur où luisent les lueurs lointaines des mondes innombrables, en un poudroiement féerique.

Des nuées bleues d'autres avions émergent, s'élèvent comme nous, et, à 100 mètres de la mer de nuages, reprennent leur vol horizontal. Quelques-uns, partis avant, se perdent au loin dans les radiations obliques de la lune ronde, énorme, qui nous guide, plaquée à l'horizon verdâtre. Leurs ombres gigantesques traînent derrière eux sur les vallées de l'immense contrée stellaire que nous survolons. Des précipices soudain se creusent, gouffres d'ombre et de nuées, tout au fond luisent des points d'or, villes terrestres, qui s'éteignent au vrombissement de l'escadre aérienne.

Oh! l'étrangeté de ce monde nocturne; le mystère de ce ciel constellé!... Une sensation surnaturelle de légèreté et d'irréel nous pénètre, nos cerveaux s'identifient aux organes mécaniques des moteurs.... Et nous allons, hallucinés sous la lueur pâle, centaures fabuleux de l'épopée moderne, semblables aux Martiens fantastiques que décrit Wells dans la *Guerre des Mondes*....

Une fusée versicolore éclabousse de feu les nuées qui s'écartent, très loin sous nos ailes la Terre paraît, un cours d'eau luit blafard, et, sur ses bords, quelques clartés scintillent.

Le moment est venu d'accomplir l'œuvre de mort.... Nous descendons, spiralant, vautours planant sur la proie, et soudain, d'en bas, un éclair brusque jaillit, une boule de feu ronde surgit près de nous, un souffle nous déporte. On nous a entendus venir, et la Ville se défend. Rigides, les faisceaux des projecteurs transpercent la nuit bleue; leurs cônes blancs montent, et les shrapnells sans arrêt haussent leur vol de pierreries....

Un point plus brillant luit au bord du fleuve, nous l'encadrons dans l'anneau du viseur; et, les doigts crispés, tirant à fond le levier de manœuvre, nous déclançons les bombes....

Un sifflement multiple et tournoyant domine le bruit du moteur; l'avion plus léger bondit sous l'hélice tournant à pleins gaz.... Un déchirement atroce parvient jusqu'à nous, éclaboussant de feu la Ville grise, et, une flamme immense, rouge, fulgure, montant du sol embrasé....





— Bombardement d'Ostende —



— 1916 —

A 300 MÈTRES AU-DESSUS DES VOLCANS D'AUVERGNE

ÉCOLE DE BOMBARDEMENT DE CLERMONT-FERRAND — 1918



TRANGE région! Nous la survolâmes un matin de novembre, venant de l'ouest; nous avons traversé dans la buée matinale, une partie du Cantal et la chaîne des Monts Dore. Les cimes neigeuses du Sancy et du Plomb dressaient, au-dessus des brumes, leurs crêtes étincelantes; notre avion dansait dans les remous qui montaient des vallées. Là-bas, dans un trou d'ombre creusé comme à l'emporte-pièce, nous devinions, circulaire et glacé, le lac cratère du Pavin ceinturé de pins noirs; les miroirs luisants des lacs de la montagne: Montcineyre, en croissant de lune, au milieu des sables rouges; Aydat, surgissant d'une coulée de lave; le Chambon, irrégulier, traversé par la Couze; Guéry, sur un plateau désert, piquaient leurs taches claires parmi les forêts de hêtres et les bruyères rousses.

Soudain, nous découvrîmes, filant du sud au nord, la chaîne des volcans morts, rouges et ocres, émergeant d'une blanche mer de nuages; ils circulaires surgies de l'océan aérien; des vapeurs comblaient la coupe de leurs cratères; le brouillard venait battre leurs pieds; semblables aux atolls de corail de la mer Pacifique, des anneaux sombres emplis de bleu surnageaient seuls, semant sous nos ailes un chapelet immense de cercles parfois à demi brisés, marbrés de taches vertes, plaqués de pourpre et d'améthyste.

Dominant cet archipel nuageux, la pyramide régulière du Puy-de-Dôme pointait verticale, arrêtant net la brume opaque qui se dressait et tourbillonnait sur ses flancs, et l'on voyait à son sommet tracé avec une netteté singulière, le plan entier du temple gallo-romain du Mercure arverne enseveli à moitié sous les herbes, mais dont la structure sous cet éclairage oblique se restituait dans ses moindres détails.

Au delà, la partie nord de la chaîne, entièrement dégagée, se modelait sur les coulées de lave avec une acuité de paysage lunaire; les noisetiers verts et les fougères d'or grimpaient aux flancs des puy fauves, et l'on pouvait nettement discerner; car nous passâmes à 300 mètres au-dessus d'eux, le rayonnement des ruisseaux de feu, figés maintenant en un chaos de pierres grises et qui s'étaient épanchés liquides, autrefois, à l'aube des temps quaternaires.

Les cratères d'où la lave avait émergé montraient, engagés dans leurs orifices, les derniers noyaux d'andésite, qui, sortis en bouillonnant, s'étaient solidifiés avant de descendre dans la plaine; les coulées successives, divergeant comme les rayons d'une roue autour du cône éruptif, s'étendaient et finissaient en un large bourrelet blanchâtre. La coupe régulière du Pariou, profonde de 150 mètres, était enveloppée d'un premier cratère égueulé vers l'est; un fleuve de pierres immense serpentant, long de 10 kilomètres s'en était échappé, et l'on pouvait suivre son cours jusqu'aux premières maisons de Clermont-Ferrand, blotties au pied des montagnes.

Une ombre violette projetait en silhouettes, sur les laves bleuâtres et les scories rouges, les pyramides tronquées des volcans; les Goules, Louchadière, la Nugeyre, Côme, profilaient leurs amas calcinés de ponces et de pouzzolanes parmi les genêts verts.

Vers l'est, une barre de brouillard gris se déversait lentement dans la plaine, coulant du haut des monts en avalanches de volutes opaques; l'ombre des grands nuages traînait sur la Limagne, des arcs-en-ciel coupaient en diagonales les murs de pluie qui passaient et, tout au fond, la falaise bleue des monts du Forez se couronnait de neige blanche.

Auprès de Clermont dont les usines fumaient dans le clair matin, faisant flotter une nuée d'or sur les toits pressés autour de la cathédrale ogivale, nous aperçûmes le champ d'atterrissage; décrivant des spirales serrées, nous plongeâmes vers son rectangle jaune; les villages de la plaine: Montfenand, Aulnat, Lempdes, tournoyaient sous nos ailes; le sol se soulevait, s'inclinait en tous sens et montait vertigineusement vers nous; les hangars, les avions blancs sur l'herbe verte devenaient plus distincts; nous atterrîmes face aux montagnes, sur la terre arverne.

Le champ de bombardement se trouve à quelque distance de l'escadrille, près d'Aulnat; des wagons hors d'usage, des fragments de voies ferrées, des baraques simulant les installations ennemies, servent de cibles aux bombardiers. De Clermont viennent la plupart des Bréguet A. V. de bombardements diurnes, qui formèrent la division aérienne et dont les exploits sur la Somme en 1918, lors de l'offensive de la victoire, décimèrent les masses allemandes; des usines de la ville, en 1918, sortaient jusqu'à trois appareils par jour: réceptionnés sur place à Aulnat, ils partaient directement aux armées.

L'arsenal des Gravanches, proche du camp, fabrique des explosifs spéciaux et des fusées signalisatrices qui sont expérimentés par les artificiers et les bombardiers de l'école; et dans ce pays de pâturages, où de nombreux troupeaux errent en liberté, il arrive parfois que de fantastiques météores lancés du bord des avions de guerre, viennent choir au milieu des bêtes affolées, revivant les terreurs que durent éprouver les aurochs, leurs lointains ancêtres, lorsque les bombes volcaniques rayaient le ciel en feu.





— Ecole de bombardement de CLERMONT-FERRAND —

— Lancement de fusées signalisatrices —

Maurice
Bussat 1919

BOMBARDEMENT DE PARIS — LES GOTHAS

LE BOURGET — 30 JANVIER 1918.



RANGÉS en une longue file devant les hangars larges ouverts, les avions de protection du camp retranché attendent le signal.

La pleine lune coule sur les ailes et les agrès qui accrochent les rayons bleus. Dans la pureté glaciale de cette nuit d'hiver, des météores se poursuivent, véloces, avions de garde veillant sur la Ville; les lueurs rouges et vertes des lampes d'extrémité d'ailes piquent des escarboucles dans l'acier lunaire du ciel métallique.

Depuis quelques jours, des bombardements sourds, vers minuit, s'entendent au nord; des appareils allemands de reconnaissance errent près de la capitale, et essaient de percer les secrets de la défense afin de frayer la route aux bombardiers.

Une grande attaque aérienne est imminente, et les escadrilles du Bourget, prêtes chaque soir, attendent la bataille.

Très loin, vers le nord, une fusée rouge monte lentement et s'épand en pluie d'or; la sonnerie grêle du téléphone tinte au poste de commandement... Alerte!... Plusieurs escadrilles ennemies viennent de passer les lignes en direction nord-ouest; elles suivent la vallée de l'Oise et semblent se diriger vers Paris.

Pilotes et mitrailleurs bondissent sur leurs avions, les hélices sont lancées, les phares allumés, et sous la clarté brutale des projecteurs qui inondent la piste de lumière crue, les *Voisins* canons et les *Farmans* armés de mitrailleuses, un à un, s'élèvent vers le mystère de la voûte nocturne; leurs feux luisent un instant, leurs orbes s'élargissent, et ils disparaissent dans le ciel menaçant...

La Ville, énorme, s'étend sous leurs ailes, fumante et brumeuse; les rues et les places tracent en lignes de feu son ossature géante; la Seine luit, décrivant au centre des maisons pressées, une courbe élégante. Entourant l'île oblongue, berceau de la Cité, des vapeurs bleues montent du fleuve, effaçant par instants l'image des terrasses et des tours.

Les lumières s'éteignent soudain, comme soufflées par un vent brusque.... Dans la nuit claire, pourtant, tous les détails détachés comme sur un plan en relief, sont perceptibles. Voici la cour carrée du Louvre, les Tuileries, et, montant droit vers l'Arc de Triomphe, le ruban blanc des Champs-Élysées, l'étoile des grandes avenues, et la masse plus sombre du bois de Boulogne. Les dômes blancs du Sacré-Cœur, la coupole dorée des Invalides, le Panthéon, et là-bas, au bord du fleuve, auréolée d'un pâle faisceau de lumière blanche, la panachant de feu, s'érige la tour métallique où viennent aboutir les ondes électriques lancées d'Europe et d'Amérique.

L'éclair brusque des canons paillette de lueurs vives le sol tout autour de la Ville; des étoiles orangées naissent et meurent.... L'escadre ennemie aborde les premières lignes de la défense...

Tous les forts tirent... Les éclatements se succèdent sans arrêt; les projecteurs dardent au zénith leurs faisceaux éclatants qui convergent, cherchant les oiseaux de fer des pirates....

Soudain, vers Saint-Denis, trois jaillissements incolores fusent, une flamme rubis monte et s'élargit, mêlée à de lourdes volutes de fumée noire.... Les premières bombes s'abattent sur Paris.... Les avions de la défense tournoient, montent, et, les mains crispées sur la poignée des mitrailleuses, les Français scrutent les couches atmosphériques.... Mais il est bien difficile dans les radiations lunaires de découvrir l'ennemi, point infime dans l'espace immense. Le son, guide des artilleurs terrestres de la D. C. A., ne peut servir les aviateurs assourdis par le grondement des moteurs....

Pourtant, là, sous lui, à quelques dizaines de mètres, l'un d'eux semble entrevoir une ombre qui glisse; une fusée est lancée, et à la clarté blanche des chenilles de Bengale, les croix de fer écartelant les ailes courbes apparaissent.... Le Français pique sous le Gotha qui, pour mieux fuir, lâche ses bombes dont l'éclatement empourpre le quartier des Halles.... Les balles phosphorescentes encadrent l'oiseau noir qui vire, monte et à plein moteur essaie de s'échapper.... La Ville embrasée, pleine maintenant de lueurs immenses, fuit sous leurs ailes; des projecteurs les prennent dans leur jet aveuglant.... Les boules de feu des shrapnells les encadrent.... Mais le Français tient sa proie et bientôt une flamme claire jaillit dans la nuit verte.... L'oiseau de mort, repliant ses ailes sombres, s'effondre et se brise sur la terre française.



186



Maurice
Bussat
1919

Bombardements de Paris

Combat contre un Gotha.



LES BOMBARDIERS ANGLAIS ET ITALIENS



POUR répondre aux raids allemands sur Londres, nos alliés anglais voulurent avoir une flotte de bombardement terriblement armée, et ils créèrent un avion géant, le *Handley-Pages*, bi-moteur de 30 mètres d'envergure, pouvant emporter 1 000 kilos de bombes, et voler pendant 10 heures. Malheureusement, le premier de ces appareils, qui devait se rendre d'Angleterre en France par la voie des airs, trompé par le brouillard, atterrit dans les lignes allemandes au sud d'Amiens, en janvier 1917. Nos ennemis s'empressèrent de le copier, et en tirèrent les *Friedrichshafen*, gothas perfectionnés qui bombardèrent Paris en 1918.

Les incursions sur Londres coûtèrent la vie à près de 1 500 personnes, d'avril 1917 à mai 1918; c'est au cours d'une de ces attaques, que la grande flotte de Zeppelins qui survola l'Angleterre, dans la nuit du 20 octobre 1917, fut presque entièrement détruite; sur 13 dirigeables qui partirent de Belgique le 19 octobre, la moitié ne devait plus revenir.

Les signaux lancés par T. S. F., qui leur permettaient de se guider en mer, ayant été captés, et remplacés par des signaux trompeurs lancés par les postes français, ils s'égarèrent au retour dans la brume; le vent du sud les entraîna, et au matin du 20 octobre, à huit heures, l'escadrille 152 qui croisait aux environs de Bourbonne-les-Bains, prit en chasse le L-49, et le força d'atterrir intact. Un autre brula à 5 000 mètres atteint par les obus d'une pièce anti-aérienne; l'équipage fut carbonisé; un troisième atteint à Laragne (Hautes-Alpes), et un quatrième se perdit en mer au large de Fréjus; plusieurs autres, désarmés, se brisèrent au sol dans les lignes allemandes.

L'opinion anglaise demanda des représailles immédiates et le bombardement des villes du Rhin. Des escadrilles indépendantes de *Handley-Pages* furent créées et installées sur le front d'Alsace. De là, partirent des bombardiers qui jetèrent la terreur parmi les habitants de la Prusse rhénane; Carlsruhe, Landau, Mannheim, Metz, Sarrebrück, reçurent au printemps de 1918 des centaines de tonnes d'explosifs.

Un des bombardements les plus efficaces, fut celui de Cologne, le 18 mai 1918. Accompli en plein jour, il coûta la vie à une centaine d'Allemands, et des usines et des casernes furent détruites; l'effroi causé par ces audacieuses expéditions devint tel, que l'évacuation des grandes villes du Rhin fut envisagée; l'évêque de Cologne fit demander au roi d'Angleterre de ne pas troubler le 30 mai la procession de la Fête-Dieu; le commandement du *Royal Flying Corps* y consentit, mais les Boches n'eurent pas cette générosité, et, le même jour, leur canon à longue portée tira sur Paris, détruisant le reposoir élevé sur la façade de l'église de la Madeleine.

Bruges, Ostende, Zeebruges, furent terriblement touchées; en collaboration avec les gros cuirassés de la flotte de haute mer, le 4 juin 1917, le bassin d'Ostende fut ravagé, six sous-marins y furent détruits; les Dardanelles, Constantinople, Jérusalem, entendirent ronfler les puissantes hélices à quatre pales des *Handley-Pages*, l'organisation du *Royal Flying Corps* lança sur l'ancien monde tout entier ses escadres ailées.

Un des exploits les plus extraordinaires des bombardiers anglais fut le raid Londres-Constantinople, en novembre 1917. Un avion monté par cinq hommes partit de Hendon, fit escale à Paris, puis gagna Marseille en descendant la vallée du Rhône; de là, passa en Italie, et, par Otrante, franchit l'Adriatique; survola à 3 000 mètres dans des conditions pénibles les Alpes d'Albanie, au milieu de la neige et des brouillards, et atterrit enfin à Salonique. Après un court repos, les aviateurs atteignirent de nuit Constantinople, brillamment illuminée; le Bosphore était sillonné d'embarcations couvertes de lumières et la Corne-d'Or était visible sur l'eau pâle. Descendant à 200 mètres, l'avion découvrit le *Gæben*, le pirate allemand qui s'était réfugié chez les Turcs, dix bombes furent lancées: des sous-marins, le *Gæben*, le ministère de la guerre furent atteints, et l'avion revint sous une grêle de projectiles lancés par les Allemands stupéfaits d'une semblable audace....

L'Italie eut aussi une flotte de bombardement redoutable et d'une homogénéité parfaite; elle fut entièrement constituée de biplans et de triplans *Caproni*, à deux fuselages juxtaposés et trois moteurs; ces énormes avions présentaient une puissance de vol considérable, et permirent des raids importants sur Trieste, Pola, Fiume, en représailles des bombardements de Venise. Les chasseurs italiens étaient aussi particulièrement redoutés des Autrichiens, qui, dans les régions montagneuses du Carso et de la haute Piave, n'osaient guère s'aventurer au delà de leurs lignes. Le major Barracca fut, dans ce ciel troublé, parmi les glaciers et les pics vertigineux, le Guynemer italien. Il abattit 34 adversaires avant de succomber, et mourut lors de la grande offensive autrichienne du printemps 1918, atteint par une balle venue de terre, comme il mitraillait les colonnes d'assaut.

Barachini, Piccio, Olivari, furent aussi de grands as, et, le poète d'Annunzio, commandant d'escadrille, vécut intensivement la vie héroïque qu'il a si bien chantée, allant jusqu'à Vienne, à la tête de ses pilotes, porter aux Impériaux des tracts pleins de paroles vengeresses.





Maurice
Busse
1919

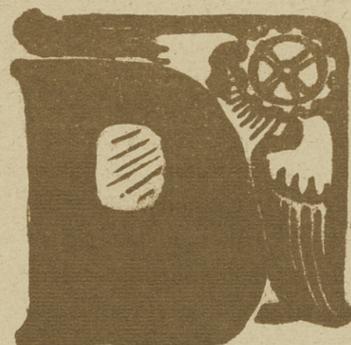
Avion Ca proni 3 moteurs



— En panne —

COMMENT ON DEVIENT AVIATEUR — LES DÉBUTS

CAMP DE LONGVICQ — 1915.



DIRIGÉS, après leur affectation à l'arme nouvelle, sur le dépôt du premier groupe d'aviation, au camp de Longvicq, près Dijon, élèves pilotes et élèves mécaniciens suivent, dès leur arrivée, des cours théoriques et pratiques sur le moteur et le montage de l'avion; des conférences journalières les initient aux secrets du rotatif et du moteur fixe; ils apprennent à discerner un monoplane d'un biplan, un *Voisin* d'un *M. F.*, un *Caudron* d'un *Nieuport*; ils apprennent également qu'un *Bessonneau* est un hangar et non une marque d'avion; qu'un aéroplane, chez les aviateurs, s'appelle un *zinc* ou un *coucou*; qu'un levier de direction est un *manche à balai*, un *Farman* d'école une *cage à poule*; et que, lorsqu'un pilote brise son avion à l'atterrissage, il *bousille son zinc*; et beaucoup d'autres choses encore, y compris la façon élégante dont il faut se ceinturer de cuir et relever ses cheveux en *vent d'hélice* pour avoir l'air aviateur.

Longvicq est à six kilomètres de Dijon, dans la plaine, au pied du mont Afrique, et l'installation du camp est assez rudimentaire; les baraquements les plus confortables sont occupés par les nombreux services et bureaux d'incorporation, d'habillement, les salles de conférence, qui ont pris la meilleure part, à tel point qu'il ne reste guère aux infortunés élèves, pour dormir, que les hangars faits pour les avions; on y couche sur la paille, et, la nuit, de gros rats, attirés par les fragments de nourriture qui traînent un peu partout, viennent courir sur la figure des dormeurs; c'est évidemment un mauvais début pour un futur roi de l'air. Mais la jeunesse a de telles ressources, que la gaieté reprend ses droits, et, certains soirs, sous le hangar énorme, éclairé par quelques mauvaises bougies fichées dans des goulots de bouteille, dans la buée dégagée par trois cents corps entassés, on assiste à des scènes et à des concerts inénarrables, qui se prolongent parfois, au delà de minuit, jusqu'au moment où l'adjudant de service, troublé dans ses rêves de gloire et de promotion brillante, vienne mettre le holà.

Le mieux qu'il puisse advenir au débutant, c'est d'arriver à Longvicq dans une période d'encombrement comme il s'en produisait en 1915 et 1916; il est alors cantonné dans un des agréables villages qui entourent le camp; et c'est la vie de campagne, la liberté et le sommeil dans le foin des granges, loin des fils de fer barbelés, des sentinelles et des rondes d'officiers qui sévissent au camp.

Le dimanche, s'il n'est de garde ou de piquet d'incendie, l'*Aviateur* peut aller à Dijon goûter les délices du parc, où l'on se promène en rond, pour montrer les ailes de laine rouge cousues sur sa manche; malheureusement, comme en 1915, tout le monde à Longvicq portait des ailes rouges, même les cuisiniers, les Dijonnais étaient un peu perplexes en voyant passer de braves pères de la territoriale, enrichis d'ailes de dimensions variées et se demandaient avec anxiété, si ces poids lourds, aussi, montaient en l'air; mais on leur avait dit que ces gens-là pilotaient des *Bessonneaux* et les petites dames contemplaient avec admiration ces pères de famille; car, en 1915, l'aviation militaire naissante excitait la curiosité publique et les insignes d'aviateur faisaient retourner les femmes.

S'il préfère la campagne, les environs du camp et les pentes du mont Afrique, parsemées de jolis villages posés au milieu des vignes de Bourgogne, offrent à l'aviateur des promenades agréables et il peut aller déjeuner à Chenoves et se faire servir à l'*escargotière*, où l'on élève les escargots comestibles, quelques douzaines de ces succulents mollusques, arrosés de vin blanc de Beaune.

Le stage à Longvicq durait de un à deux mois, et, si l'on obtenait une note satisfaisante aux examens de sortie, les pilotes étaient envoyés en École et les mécaniciens recevaient un diplôme, puis étaient dirigés sur une escadrille.

On quittait Longvicq avec armes et bagages, habillé de neuf, le cœur joyeux, en route vers l'inconnu; c'était la première étape sur le chemin de la gloire....



20/10/15



Maurice
Bugeat
1919

Ecole d'Aviation—

Le Pingoin—

A L'ENTRAINEMENT, PINGOUIN & DOUBLE COMMANDE



N école, la vie est des plus actives, et tout à fait exempte de l'ennui morne, dans lequel l'inaction et les corvées désagréables plongeaient souvent à Dijon l'apprenti pilote.

D'abord, on est élève avant tout; il n'y a plus d'épluchage de pommes de terre ou de balayage, travaux qui n'ont qu'un rapport lointain avec l'art du vol; on touche une indemnité de vivres, et l'on mange au mess; le service intérieur est assuré par des territoriaux sédentaires, ou par des Annamites.

Ensuite, il y a l'attraction du danger; la piste est là, ouverte sur le ciel immense; les appareils alignés étendent leurs ailes blanches, les cocardes vibrent joyeusement sous le soleil clair; l'azur est plein de bourdonnements, les ombres des avions qui passent, courent sur la terre nue; des groupes de mécanos portent sur leurs épaules des plans démontés, ou déchargent des remorques pleines de pneus et de caisses d'essence; une animation intense règne de tous côtés.

L'élève pilote n'a d'ailleurs guère le temps de réfléchir; debout en été à quatre heures du matin, il est sur la piste jusqu'à neuf heures du soir, avec un repos au milieu du jour, de onze heures à trois heures.

Il fait d'abord quelques vols comme passager; reçoit le baptême de l'air, qui s'arrose, naturellement; apprend à connaître la boussole, l'altimètre, l'indicateur de vitesse; et assiste à des conférences pratiques sur la manœuvre de l'avion. Puis, s'il se destine aux appareils légers, il apprend à conduire à terre sur un avion de faible puissance, dont les ailes ont été rognées, et qui ne peut voler; c'est le rouleur, plus communément appelé *Pingouin*; et l'on assiste alors à des scènes agréables.

Assourdi par le bruit du moteur, gêné dans la carlingue étroite, hésitant entre le volant de direction, le contact d'allumage et la manette des gaz: il tire, pousse, met toute la sauce; coupe, repart, et, lancé comme un bolide, fonce, tel un taureau échappé, sur les groupes qui fuient à son approche, bouscule les voitures à essence, et finalement emboutit un hangar; à moins qu'il ne se mette à tourner en cercle, exécutant un superbe *cheval de bois*, dont il ne peut sortir, et cela peut durer longtemps, jusqu'à ce que l'apprenti ait enfin trouvé le bouton d'allumage, ou que la provision d'essence soit épuisée. Pour éviter toute chute grave, le *Pingouin* porte à l'avant deux grands patins recourbés, qui évitent les capotages, mais n'atténuent pas les cahots, et c'est moulu, brisé, sous les quolibets des camarades qui se sont bien amusés, que l'aviateur novice, enfin délivré, met pied à terre pour récolter souvent deux jours de consigne, avec des motifs dans ce genre: « Est parti sur un cheval de bois, malgré les indications de son moniteur, et n'a pas eu l'intelligence d'en sortir ».

Puis l'on passe à la double commande; un appareil spécial porte deux leviers de direction: un pour l'élève, un pour le moniteur; l'élève guide, le moniteur rectifie et le travail n'est pas sans danger pour celui-ci qui, surmené souvent par sept ou huit heures de vol et d'atterrissages successifs, peut fort bien négliger une correction, et c'est alors la glissade sur l'aile et la chute en *perte de vitesse*.

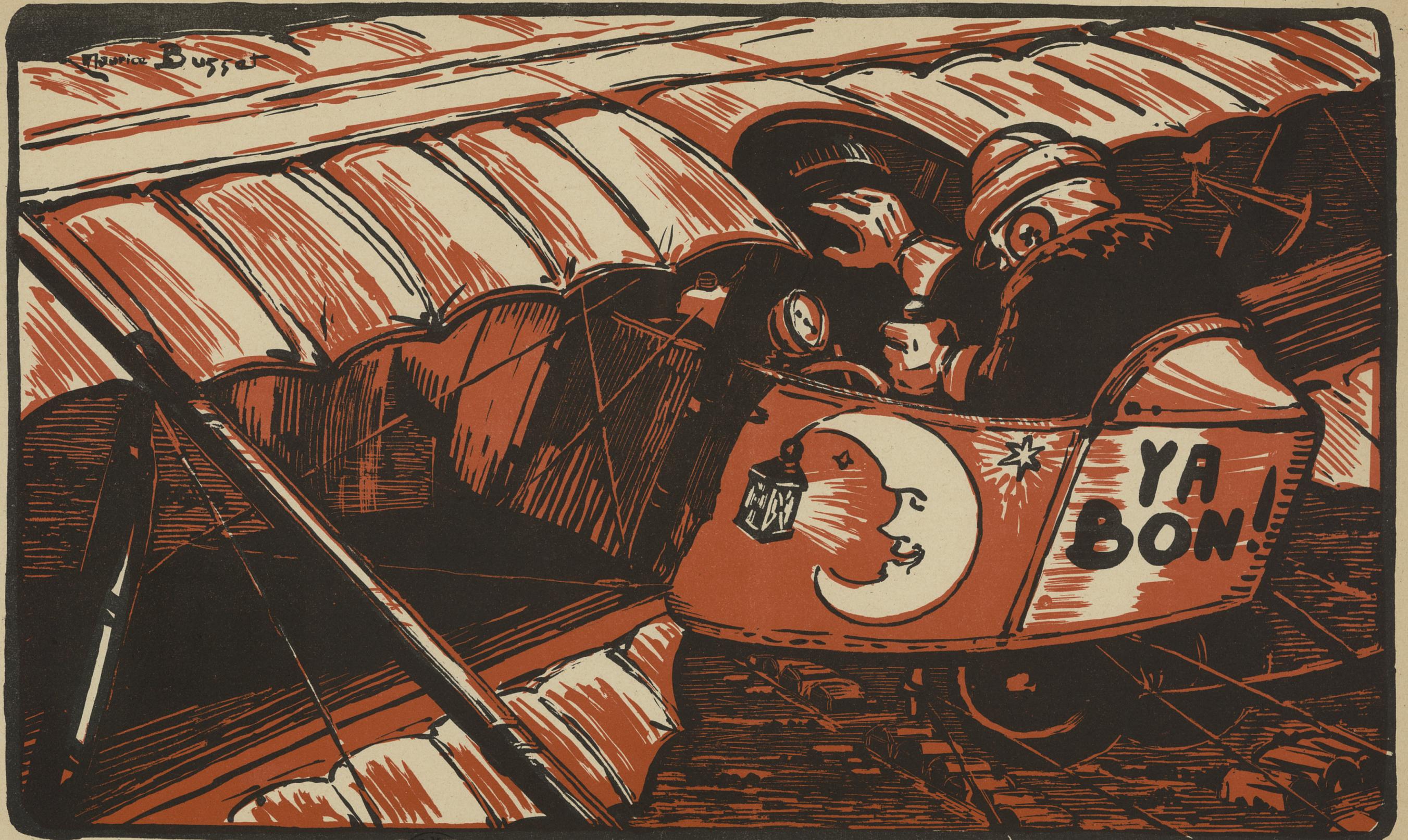
Familiarisé avec la mécanique de l'avion, le futur pilote est bientôt lâché seul; il exécute des vols de plus en plus longs, des virages de plus en plus penchés; s'il a des dispositions, il peut, un mois après son arrivée à l'école, tenter les épreuves du brevet militaire, qui lui confèrera le droit de porter l'insigne de métal circulaire, les ailes et l'étoile du pilote.

Le brevet comporte principalement une épreuve d'altitude d'une heure à 2000 mètres, un voyage en ligne droite de 150 kilomètres, et un autre en triangle de 200 kilomètres. Si tout marche bien, sans pannes et sans casse, lauréat de l'école d'aviation, le jeune pilote sera dirigé, suivant sa spécialité, sur l'école de perfectionnement de Châteauroux, l'école d'acrobatie de Pau, l'école de tir aérien de Cazeaux, ou l'école de bombardement de Clermont-Ferrand.

Puis, c'est le grand jour, le départ pour le front; alors toutes les espérances lui sont permises; il peut entrevoir le ruban vert et rouge aux palmes innombrables, et la brochette scintillante des as, où vibrent les rubans multicolores de toutes les décorations alliées.



Henri Bussat



Ecole d'Aviation_



-La double commande

COMMENT ON DEVIENT AVIATEUR

ÉCOLE DE CHATEAUROUX — 1916



ORNE, grise, sous le petit jour bleuâtre de ce matin d'octobre, la plaine s'étend à l'infini.

Très loin, par delà des lieues de labours et de pâturages, la silhouette d'une ville brumeuse confusément s'estompe.

Des points d'or piquettent sa ligne vague, collée à l'extrême horizon, et quelques fumées pâles pointent dans l'aube naissante.

Les grands hangars du camp d'aviation, drapés de toile verte, bordent une route boueuse, crevée, défoncée par d'incessants charrois.

Coupant la plaine rase, elle se dirige droit, sans une courbe, vers la ville lointaine.

Tout là-bas, où semblent se rejoindre les lignes parallèles de ses fossés, apparaît un point sombre qui grossit et s'approche. Le *Klacson* d'une auto militaire déchire le silence religieux. Deux notes métalliques de clairon, brusquement jaillissent des baraquements pressés au pied des grands hangars.

Cinq heures du matin, l'École s'éveille.

On entend le bruit des sabots de l'*homme de jus*, qui se hâte vers la cuisine, pour en rapporter le café bouillant aux élèves qui vont partir.

Et voici que saccadée, irrégulière d'abord, la pétarade du premier moteur que l'on lance, se transforme bientôt en ronflement régulier, puissant. Un avion sur la piste jaunâtre, roule, décolle, amorce un virage près du sol et majestueux s'élève dans le ciel clair.

Un *moniteur* va tâter l'air et explore les courants atmosphériques qui balaient le *tour de piste*.

Les hangars maintenant grands ouverts montrent l'ogive sombre de leurs porches énormes; les *coucous* tirés par des équipes d'Annamites, un à un viennent s'aligner sur l'herbe sale, leurs cocardes et leurs insignes rouges plaquent çà et là des notes crues.

Vêtus de bleu sombre, en leurs cottes de travail moirées d'huile et de cambouis, aux pieds de lourds sabots jaunes, les mécanos, la cigarette au bec, le képi informe penché sur l'oreille, gouailleurs, excitent au travail les *nhaqués* d'Annam et font le plein des réservoirs d'essence.

La piste se développe le long de la route de Châteauroux à Issoudun, sur une longueur de deux kilomètres et une largeur à peu près semblable.

A son centre, une rotonde couverte en chaume, que les élèves nomment irrévérencieusement le *Champignon*, surmontée d'une girouette, sert d'abri aux pilotes qui attendent leur tour de vol. Un vaste cercle en pierres blanches l'entoure; de là rayonnent en lettres énormes, le nom, dans leur direction des grands aérodromes voisins : Tours, Paris, Clermont-Ferrand, Issoudun, Avord; signal d'atterrissage, il sert d'indication aux pilotes étrangers, surtout aux élèves des écoles voisines, de Tours et d'Avord, qui viennent ici atterrir, au cours des épreuves du brevet militaire.

Créée en 1915, l'École de Châteauroux forme des pilotes pour avions de reconnaissance et reçoit aussi, en perfectionnement, des pilotes brevetés venant des autres centres, leur enseigne la télégraphie sans fil, le réglage d'artillerie, la photographie aérienne, et les entraîne aux vols de groupes.

Elle comptait, en 1918, un personnel de près de 2000 hommes et était devenue une des plus importantes de France.

Des bois épais la bordent au nord; la forêt de Diors commence à un kilomètre, le gibier y pullule : lièvres, lapins, faisans, biches et sangliers, et l'on peut s'y livrer en aéroplane à la chasse à courre des troupes de pigeons errants. Forcés en plein vol par l'avion qui les gagne de vitesse, assommés par l'hélice, ils viennent s'accrocher dans les haubans et servent à corser l'ordinaire du mess.

Le stage à Châteauroux dure de un à deux mois, suivant les besoins du front, puis les pilotes, envoyés au groupe d'entraînement du Plessis-Belleville, sont bientôt affectés à une escadrille de reconnaissance photographique ou de réglage d'artillerie.





MAURICE BOUQUET 1911
Ecole de perfectionnement de Chateauroux

— La Piste —

MÉCANOS D'ANNAM ET TRAVAILLEURS KABYLES

CAMP DE CHATEAUROUX — 1916



ACCROUPIS dans des poses sculpturales, autour d'un feu de bois vert, drapés dans leurs burnous de laine sale, les bergers kabyles, dans le soir qui tombe, exilés sous un climat brumeux, regardent le soleil rouge, sombrant au bout de la vaste plaine dans les vapeurs violettes.

Destinée étrange que celle de ces hommes d'Afrique, transplantés brusquement au temps de la grande guerre sous le ciel du nord. Beaucoup sont très jeunes, quinze ans, seize ans peut-être; ils gardaient les moutons sur les flancs du haut Djurjura à 1500 mètres d'altitude; et la plupart ignoraient totalement qu'il y avait, par delà la mer bleue, un grand pays et des villes immenses.... Un ordre venu de France, ordonna aux chefs de villages de recruter des volontaires; pour quoi? ils ne savent pas très bien!... Les notables s'assemblent, on discute, et comme il faut prendre une décision, quelques jeunes hommes, les plus pauvres et les moins protégés sont désignés, et expédiés de suite à Alger, puis à Marseille, où sont concentrés les travailleurs coloniaux, venus des contrées lointaines pour remplacer dans les travaux de force de l'intérieur les Français qui se battent.

Et, maintenant, sur ce froid plateau du centre de la France, lourds et gauches, dans les vêtements hors d'usage que l'administration leur a délivrés, ils poussent, sans comprendre, les avions sur la piste, ou déchargent les voitures d'essence.

Aux jours de repos, ils reprennent les burnous et le fez, le parapluie qu'ils achetèrent avec les premiers billets de leur solde, et errent dépaysés à travers la campagne, traînant de gros brodequins militaires qui les font boîter. Lorsque la sirène du centre d'aviation hurle l'heure du repas ils s'assemblent près des baraques où ils logent, s'étendent sur le sol près de leur marabout, grand vieillard barbu et maigre, qui fait cuire un lapin, et mettent en ce coin d'Europe une curieuse note africaine.

A sept heures du soir, les rues du camp offrent d'ailleurs un aspect étrange; les peuples les plus éloignés sur le vaste monde se coudoient dans ce village de planches : Annamites venus d'Hanoï, Nègres du Sénégal, Américains sanglés dans leurs costumes fauves, Russes aux blouses verdâtres, Bédouins en turbans, Portugais gris fer, Italiens, Japonais, et l'on peut même rencontrer un Peau-Rouge authentique, de la tribu canadienne des Algonquins, pilote volontaire qui se destine à l'escadrille Lafayette.

Les Annamites forment la majorité de cette population indigène. Intelligents et actifs, ils sont complètement militarisés, portent l'uniforme colonial, et, le jour de leur arrivée, en détachement, conduits par leurs sergents et leurs caporaux, les prisonniers Boches qui empièrent le camp les prirent pour un bataillon de soldats japonais.

La plupart sont mécaniciens, spécialistes de l'arsenal d'Hanoï; ils exécutent les travaux les plus compliqués, réparent les moteurs à l'atelier, et composent en majorité les équipes de piste, qui, sous la direction d'un mécanicien français, entretiennent les hangars et les appareils. Payés cinq ou six francs par jour, ils s'offrent des costumes d'une haute fantaisie qui les font ressembler à des amiraux chinois, et assurent la fortune des tailleurs de la ville voisine. Le jeu est malheureusement leur passion; ils se relèvent après l'appel, pour aller à l'extrémité de la piste, sous les hangars les plus éloignés, jouer aux tarots jusqu'au réveil. On a dû organiser des rondes afin de refréner leurs mauvaises habitudes, et nous assistons parfois à des scènes fantastiques, du Rembrandt le plus pur.

Assis sur leurs talons, sous les ailes des avions dont les nervures luisent, éclairés par des lanternes japonaises en papier rouge, les joueurs, absorbés, s'agitent frénétiquement; des faces de cuivre sortent de la pénombre; les pommettes saillantes s'allument d'un reflet pourpre, les dents laquées de noir, scintillent rouges sang dans les trous d'ombre des bouches, qui hurlent des syllabes rauques, les torsos nus sont trempés de sueur, des bras aux muscles minces, nets et saillants comme ceux d'une pièce disséquée, surgissent de l'obscurité. Sous la clarté rouge des lanternes, ils se démènent sanglants, semblables à ces écorchés effrayants qui virent d'infemales danses sur les planches jaunies des vieux traités anatomiques....

Promiscuité extraordinaire, scènes irréelles qui se déroulent dans un de ces calmes cantons de France où, jusqu'à présent, seuls les pas des cultivateurs berrichons avaient foulé le sol....

La guerre mondiale, mélangeant les peuples et les coutumes, va transformer les traditions séculaires... et créera plus tard un monde de légendes étranges que se rediront près de l'âtre, les nuits d'hiver, dans les veillées à venir, les paysans des temps futurs....



2861



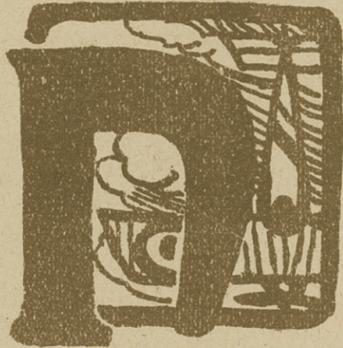
maurice Bussel 1919

Dang-Dan mécano d'Annam.



LES DRAMES DE L'AIR

L'ACCIDENT — DÉCEMBRE 1916 — CAMP DE CHATEAUROUX



UIT de gel et de neige, et, au matin, un étrange soleil rouge, noyant son disque sous des vapeurs oranges qui, effilées, rapides, passent et l'obscurcissent.

Quelques avions, points noirs sous la clarté blafarde, très haut, luttent, cloués sur place; un vent violent souffle à 2000 mètres; au sol, le calme est complet et rien n'est plus angoissant que ce silence lourd près de terre, lorsque nous songeons aux pauvres camarades perdus là-haut dans ce souffle de tempête. Ils n'ont pour lutter contre le vent d'ouest, qui les emporte en trombe, que leurs mauvais avions d'école et la faible puissance de leurs 80 HP.

Trompés ce matin par cette tranquillité menteuse, ils sont partis pour tenter un concours d'altitude et pris bientôt dans cet air en démente, courbés maintenant sur leur levier de commande, la main crispée sur la manette des gaz, ils luttent pour ne pas être déportés. Dieu sait où!

Soudain un des appareils, vaincu, ébauche une angoissante marche rétrograde; moteur tourné vers nous, il semble happé à l'arrière par une force inconnue. Sa carlingue brille sous les premiers rayons du soleil levant, et lentement, à reculons, toujours très haut il traverse la piste et file, emporté dans le tourbillon.

Nous l'apercevons luttant encore : le pilote pique pour essayer de retrouver l'air calme; l'avion entier doit vibrer sous la pression terrible; il nous semble entendre le sifflement aigu du vent au travers des haubans tendus à se rompre.

Un cri d'angoisse jaillit de notre groupe!... Un lambeau noir s'est détaché à l'extrémité du plan supérieur, l'avion désaxé tangué, pris de côté par la tempête; il décrit un affreux looping, le plan entier s'envole....

Crispés d'horreur nous suivons impuissants la lutte vertigineuse; des objets sombres emportés par le vent s'échappent de la nacelle. Vision de cauchemar. Nous apercevons le pilote suspendu dans le vide, retenu par sa ceinture de cuir, se cramponnant encore aux débris d'appareils....

Un dernier souffle plus brutal l'arrache, et, bras en croix, bouche, nous semble-t-il, horriblement ouverte, son corps, décrivant une effrayante trajectoire, s'enfonce près de nous dans la masse verte d'un bois de pins.

Pauvre ami, il n'avait pas vingt-deux ans!...

.....
Camarades!... Simples pilotes, mécaniciens, mitrailleurs ou rois de l'air : ce fut là votre fin à tous....

Dans l'apothéose d'un ciel empourpré ou sous les flocons froids des brumes hivernales, la chute imprévue vous a pris en plein vol....

Les yeux fermés à jamais aux splendeurs de l'Immensité, vous dormez maintenant sous un tertre de gazon, dans un coin dévasté des campagnes de France, ou sous le linceul bleu des vagues de l'Océan....

Au seuil de ce livre de Guerre, je vous adresse un suprême adieu, héros Français! qui, chaque jour, au moment du départ, lorsque l'hélice ronflait et que l'avion courait sur le sol durci, auriez pu répéter les paroles célèbres des gladiateurs antiques :

« France, ceux qui vont mourir te saluent. »

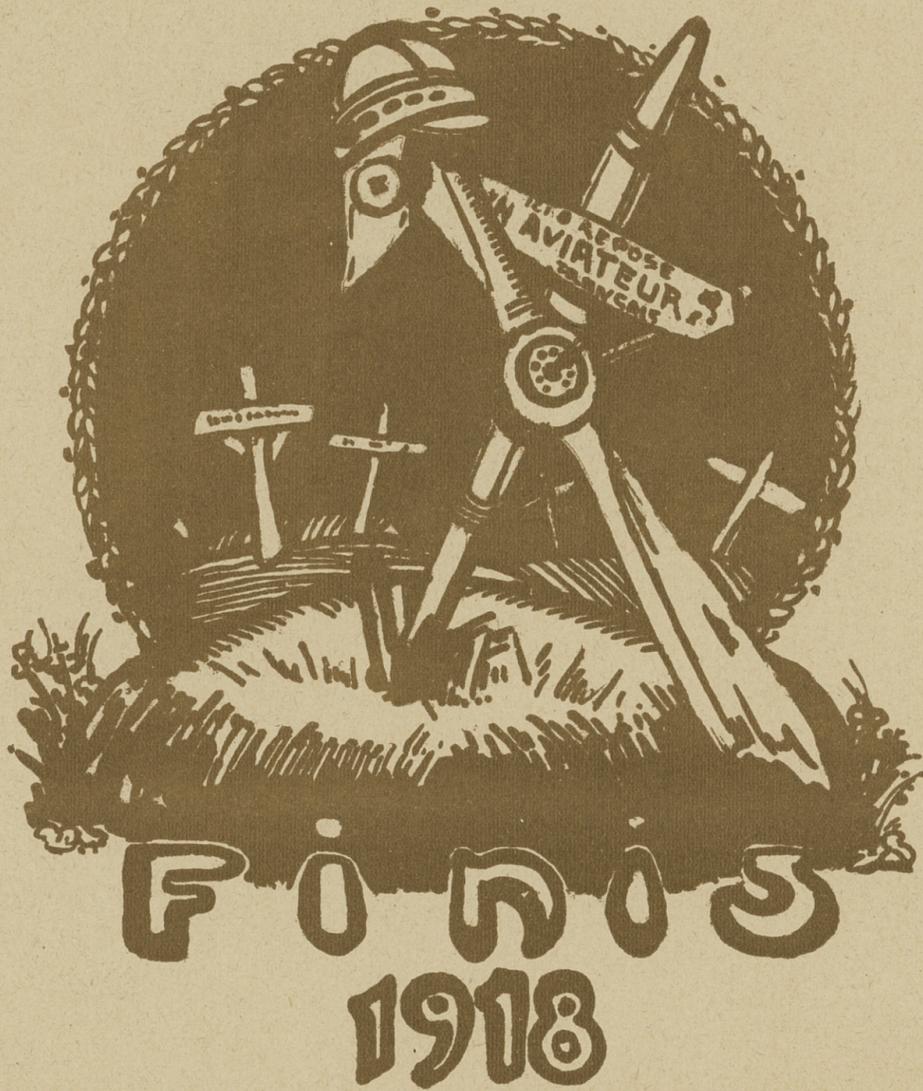


24 bis



Maurice
Busset.
1919.

— Accident —



A 28052

Imp. Monroq, Paris.

25bis

