



QUATRE ESCADRILLES DE CIGOGNES DE GUYNEMER A FONCK

Cette page, dans un style sans relief de compte rendu réglementaire qui désolera les professionnels du roman d'aviation et leurs lecteurs, est l'**HISTOIRE** scrupuleusement véridique, mêlée, de rire, de gloire et de sang...

[SOMMAIRE](#)

LA LEGENDE DES CIGOGNES
par René de CHAVAGNES, mars 1919

L'ESCADRILLE DE GARROS (E. 26) [source p. 189](#)

Les géôles allemandes le retiendront trois ans (1915-1918): il ne s'en échappera, par une implacable fatalité, que pour voler à la mort...

Son insigne, au temps du commandant Ménard, avant qu'elle n'adoptât la cigogne allongée, vulgairement qualifiée bouteille de Saint-Galmier, était un flambeau (*C'est en souvenir du capitaine Auger, que la 26 adopta une cigogne allongée, dessinée par lui*). Noble symbole digne autant de la vaillance que de l'intelligence de son plus grand as : Garros.

Elle se constitue le 26 août 1914, avec quatre M. S. (Morane-Saulnier), sous le commandement du capitaine Jeannerod et connaît, pendant la retraite sur la Marne, des débuts mouvementés. Le 4 septembre, elle se replie sur Vincennes. Le 9, Bielovucic et Jeannerod s'efforcent de reconnaître la direction et l'amplitude des mouvements débordants de l'aile droite ennemie sur Compiègne, Senlis et Nanteuil. Jours d'angoisse tragique d'où les tire notre première victoire. Le 10, l'Escadrille est à Saint-Souplet, le 12 à Villers-Cotterets. Le 20, elle reçoit un ordre de mission spéciale pour Anvers. Elle est ensuite affectée au détachement de Belgique que commande le général d'Urba. Seule pour toute l'armée elle reçoit enfin le 31 octobre deux appareils de l'Escadrille mixte 35 et une escadrille de bombardement.

Sa première perte est du 5 novembre. Radisson et un lieutenant belge, l'observateur Collignon, s'enlèvent ce jour-là pour faire une reconnaissance vers Houthulst.

Le souci d'éviter un Anglais, tirant sur un Taube, leur fait faire, au départ, dans le vent, un virage à droite, puis une glissade sur l'aile. Des branches d'arbre accrochent et retournent l'appareil qui s'écrase au sol sur le dos, en plein moteur. Collignon, très petit et dont la tête dépassait à peine la partie supérieure du fuselage, s'en tire avec des blessures légères et une forte commotion cérébrale: on le ramène en auto le soir même à Dunkerque. Mais Radisson est relevé sans connaissance, perdant le sang abondamment. Les médecins redoutent une fracturée la base du crâne. Lorsqu'on le transporte à l'hôpital de Poperinghe, il est dans le coma et meurt le lendemain à 7 heures.

Au début de 1915, Garros fait ses premiers essais et remporte ses premières victoires en moins de trois mois. Il est un précurseur à la fois pour le bombardement et pour la chasse. Le 1er février, il arrive à l'escadrille sur un monoplace armé d'une mitrailleuse. Le 6, son appareil est prêt. Le 11, il effectue, avec sa pièce, un premier tir excellent sur une cible tracée sur une plage, dans la région de Dunkerque. Le 20 mars, il essaie un lance-bombes de 155; sur les deux premières qu'il lâche non amorcées, à 1000 mètres, l'une est assez bien placée; sur les deux suivantes avec lesquelles il repart, l'une tombe et éclate non loin du but, l'autre se décharge mal et est lâchée par lui en mer.

Le 1er avril, il prend de nouveau son vol avec deux obus de 155 pour aller bombarder Handzame. Chemin faisant, il rencontre à 1.700 mètres un Albatros, lui tire dessus avec sa mitrailleuse et s'écarte pour recharger. L'Albatros fait demi-tour et attaque à son tour. Garros tire; son adversaire pique à fond. Garros le suit, tirant toujours. A 1.000 mètres du sol, l'appareil ennemi prend feu et s'effondre en miettes à Oudecapelle. Les deux pilotes sont affreusement brûlés (*Cette première victoire vaut à Garros le 4 avril une première citation*).

Garros descend un second avion le 15 avril; un troisième le 18. Le même jour, il repart lancer deux obus de 155 sur la gare de Courtrai, mais ne rentre pas. Un radio allemand annonce le 19 qu'il a dû descendre à 10 kilomètres au nord de la ville et qu'il a été fait prisonnier. Les géôles allemandes le retiendront trois ans: il ne s'en échappera, par une implacable fatalité, que pour voler à la mort.

Dans la régularité des combats qui est l'histoire quotidienne, déjà décrite de la 26 comme de toutes les escadrilles de chasse, nous ne retiendrons désormais que les faits exceptionnels par leur rareté ou leur éclat, les effets d'une explosion près d'un avion par exemple, les incidents de tir ou de moteur, les combats au-dessus de la mer ou dans les nuages, les vols de nuit: instants pathétiques qui laissent à ceux qui y survivent des souvenirs ineffaçables.

Le 2 juin 1915, les lieutenants Cahuzac et Marchand accomplissent une reconnaissance de deux heures sur Ostende et Dixmude. En gare d'Ostende, ils observent vingt-deux trains dont trois sous pression et prennent des photos au-dessus du port. Mais un obus éclate à dix mètres environ de leur appareil; le longeron supérieur gauche du fuselage est brisé en deux endroits, le longeron antérieur de l'aile gauche et une nervure sont cassés, le réservoir à huile est percé, un shrapnell frappe un montant du V droit d'atterrissage. Une balle atteint l'observateur, Marchand, dans la région du coeur; mais elle est providentiellement arrêtée, comme une première fois pour Auger, par une carte pliée en huit qui est complètement déchirée et traversée. Ainsi les conséquences les plus imprévues peuvent résulter d'un incident de tir ou de moteur, soit que l'observateur ne puisse tirer pendant le temps très court où il se trouve à portée de son adversaire, soit que le moteur cale ou vibre, bafouille et, cogne, soit encore que le soleil, réfléchi par le mica, empêche le pilote de voir l'ennemi. Pour l'un, le ressort de sa mitrailleuse casse; elle tire sans arrêt et l'oblige à descendre. Pour l'autre, le réservoir est soudain perforé par une balle explosive: l'essence coule à flots, il faut aussitôt couper l'allumage pour ne pas prendre feu et descendre en plané. Pour un troisième, le moteur ralentit brusquement de deux cents tours, le tachymètre devient complètement fou. la nécessité s'impose également de rentrer.

Mais autant l'aviateur accepte, de tout son courage, les risques du combat, autant il s'élève avec indignation contre les défauts de construction des appareils qui peuvent causer son échec et sa chute. La sécurité de manoeuvre, a écrit justement Jacques Duval, est un droit pour le pilote de combat qui doit être sûr et de ne pas éclater en l'air et de ne pas y perdre ses ailes.

La science et le zèle des ingénieurs et des ouvriers doivent la lui accorder: la moindre négligence de leur part peut être aussi criminelle que celle du mécanicien qui oublie la vérification minutieuse d'une pièce essentielle de l'appareil avant le départ. Aussi conçoit-on

l'irritation d'une note telle que celle-ci, rédigée le 16 juin 1915 par l'adjudant Faure, à la suite d'un vol d'entraînement sur M. S. 358: «Le moteur ne va toujours pas ; nous n'en avons pas d'autres. Depuis huit mois nous avons ces ennuis avec les moteurs «Rhône». Malheureusement, tous ceux qui le constatent ne le disent peut-être pas assez ; il serait temps d'y penser et d'en parler.»

A la fin du même mois, l'adjudant Costantini et le sous-lieutenant observateur Maria, munis de deux obus de 90, effectuent sous la pluie une patrouille en mer, entre 10 et 15 kilomètres au large, pour y rechercher et poursuivre des sous-marins signalés entre Gravelines et Ostende. toute l'escadrille accomplit en septembre des vols de protection de la flotte anglaise et alliée sur le front de mer jusqu'à Nieuport et Dunkerque. Le 28 novembre, dans la matinée, le sergent Simon et le lieutenant Maria livrent combat au-dessus des flots. Un appareil ennemi croise d'abord à 600 mètres au-dessus d'eux. Ils ne peuvent l'atteindre, n'étant qu'à 3.200 mètres ; mais ils prennent en chasse un autre avion qui se trouve à 2.800 mètres environ et s'éloigne en mer vent N.-E. Ils piquent dessus. L'adversaire riposte avec sa mitrailleuse. Simon se place sous sa queue à environ 30 mètres au ralenti. Mais un autre ennemi, volant plus haut, à ce moment même, les attaque. Maria tire 50 cartouches de Lewis. L'observateur allemand le vise par-dessus le fuselage ; Simon, par une nouvelle manœuvre à gauche, parvient à se placer dans l'angle mort de sa queue. L'appareil ennemi pique d'ailleurs fortement et tombe en mer à environ 2 kilomètres au nord-ouest de Middelkerke. Le second adversaire aussitôt abandonne la lutte. Simon descend à 1.500 mètres et tourne quelques instants sur place. L'appareil descendu à le nez très enfoncé et l'aile gauche paraît à demi immergée. C'est un avion de couleur claire, comme nos Nieuports, avec queue de pigeon et ailes à courbures extérieures. Dix minutes plus tard, le capitaine Tobie et Maria repartent pour le reconnaître au point repéré. Ils en prennent trois photos à l'altitude de 2.000 mètres. L'aile gauche semble encore plus immergée et le queue lève. Une immense tache d'huile entoure l'avion autour duquel évoluent un contre-torpilleur et un hydroplane. Pour cette victoire peu commune, Maria est fait chevalier de la Légion d'honneur et Simon reçoit la médaille militaire.

Un combat dans les nuages n'offre pas moins d'extraordinaires péripéties, et d'incomparables visions.

«Le spectacle est beau, sans doute, déclare le sergent aviateur Charles Delacommune, de cette mer d'idéale blancheur, attirante et hypnotiseuse ; mais malheur à

celui qui s'y attarde. Elle a ses victimes comme l'océan aux eaux perfides. D'un seul coup, l'on se trouve enfermé dans une cage de verre dépoli. Cette lumière vague, incolore, qu'accompagne une odeur de serre humide et qui brouille vos yeux grands ouverts est pire que la nuit. Le bruit des hélices y semble engourdi, lointain. Les montants sifflent lugubrement. C'est comme une descente dans le néant, vers la mort.» La magnificence du spectacle, cependant, éblouit et transporte notre auteur. «Quel poète, écrit-il encore, chantera la découverte de ce nouveau monde de féerie où l'oeil et l'imagination s'ouvrent vers des sensations toujours plus profondes et plus vibrantes ? Le flou des contours, l'infinie diversité des formes ébauchées, les irradiations du soleil, peintre riche et toujours changeant dont la palette inépuisable fond les teintes les plus inattendues, la solitude effrayante et douce de ce monde inviolé... tout vous arrache des cris d'une admiration nullement conventionnelle. Dans le monde des nuages, l'homme n'est pas venu contrecarrer la nature. A la découvrir sans tare, il éprouve la même religieuse émotion qui étreint l'explorateur pénétrant dans le mystère des forêts vierges ou dans la solitude des grands déserts» (*L'Escadrille des Eperviers*, p. 225)

Sur le même thème, Jacques Duval a composé cette page plus précise et plus belle encore :

«En avion, l'étendue se révèle comme le milieu total. Les nuages, la pluie, l'ombre et la lumière, le solide et l'impondérable le peuplent. Les orages s'y localisent et la nuée n'en forme qu'un accident. Vous les contournez, vous passez dessus, dessous, à votre gré. Le sens du mouvement s'enrichit. Votre vue court sur la verticale. La verticale ne s'arrête plus à vos pieds, car ils sont sur l'espace comme il est sur vous. Le bruit du moteur, l'altitude vous rendent sourd, vous ne percevez plus le monde que par les yeux, vos yeux ont perdu leur appui qui est le sol.

«Rien n'est émouvant comme ces brusques orages, morceaux de nuit humide dressés sur la terre, colonnes d'ombre dans la clarté totale. C'est Un bain à prendre pour le traverser, une douche où les gouttes vous arrivent au visage à 150 kilomètres à l'heure et font sur la peau l'effet de coups de vrille. Vous ne volez pas, vous

plongez dans la grêle, l'eau et l'obscurité. Mais cette traversée des limbes a de radieuses sorties vers le jour. La réapparition du soleil, du bleu impassible, l'orage sous soi, transporte d'une joie primitive qu'on imagine dans les yeux qui virent le premier soleil levant.

«Vous dominez la mer de nuages, nappes errantes qui roulent et glissent les unes sur les autres, se désagrègent et se reforment, soyeuses ou mates, transformatrices de lumière, blanches, roses, jaunes, bleues, vertes, foncées ou claires, métalliques ou fibreuses, opaques ou transparentes. Le chaos des formes et des couleurs s'agite pour votre royale solitude. L'azur vous emporte dans ses tons froids et le soleil vous absorbe dans sa splendeur triomphale.

«Cà et là des trous : une rivière, des maisons éparées, noyées dans l'ombre d'un nuage ou scintillant d'un rayon de gaieté. Ils apparaissent très vite, très loin et la mer les recouvre aussitôt.

«Tous les enchantements romantiques planent sur vous.» (*L'Armée de l'air*, p. 12)

Mais la guerre est là qui nous rappelle au plus cruel naturalisme. Plus d'extases devant l'ennemi qui vous recherche et vous vise. Le geste du meurtre oblige au geste pareil et deux hommes doués de raison s'entretuent avec rage. A l'aube d'un jour de mai 1917, le sous-lieutenant Letourneau, opérant une patrouille basse, aperçoit au nord de Berry-au-Bac un biplace venant de la direction de Reims et survolant ses lignes à 600 mètres. Letourneau cherche à se dissimuler dans les nuages pour l'attaquer : l'ennemi l'ayant aperçu s'enfuit très bas, puis revient sur Juvincourt, montant et descendant lui-même la mer nuageuse, encore discontinu. A 900 mètres, Letourneau parvient à s'en approcher suffisamment pour lui tirer quelques balles sans résultat. La mer de nuages s'épaissit et le «plafond» s'abaisse à 600 mètres. Grand ami de de la Tour, d'une élégance un peu semblable, Letourneau fut surnommé au Groupe, par le docteur Castex lui-même, le second Molière, pour son irrévérance pleine de verve à l'égard de la médecine et des docteurs. On connaît de lui des mots cruels, tel celui-ci visant un

ancien officier de pompiers: «Le grand chic pour lui serait de se faire descendre en flammes.»

Simon et Maria que nous avons vus victorieux en novembre 1915 au-dessus de la mer sont moins heureux trois semaines plus tard, du fait de la vitesse supérieure de leur adversaire ; blessés tous deux, leur énergie dans la douleur surpasse alors leur malchance, et les fait plus grands encore que leur première victoire. L'ennemi qui s'est dérobé à leur attaque les vise. Simon et Maria sentent un choc violent, l'un au genou droit, l'autre, à la jambe droite. Le réservoir, perforé de part en part, laisse échapper son essence par l'avant et par l'arrière. Immédiatement Simon coupe l'allumage : sa jambe droite, rendue inutilisable par la balle qui l'a frappé, lui refuse tout service et l'appareil fait une descente en vrille de près de 600 mètres. Néanmoins, avec le pied gauche et en s'aidant du gauchissement, le pilote blessé arrive à se rétablir et à replacer son appareil face au vent pour atterrir dans un champ labouré, en évitant péniblement une houblonnière ; tous ses efforts ne peuvent pourtant l'empêcher d'accrocher le sol, d'une aile, en tournant légèrement, de se mettre en pylône et de capoter. Il a des éclats dans le genou droit ; une autre balle, retrouvée dans le mollet, lui a cassé le tibia, faisant des

esquimes.

Les combats les plus longs ne sont pas les plus meurtriers ; et à cet égard celui qu'engagèrent le 22 novembre 1915, l'adjudant Faure et le lieutenant Dumêmes mérite d'être relaté à la fois comme un record de durée et d'inefficacité. Deux L. V. G. volent ce jour-là au dessus de Ghisteltes, Faure et Dumêmes foncent dessus et se font saluer par le première 200 mètres d'un tir sans résultat. A 100 mètres, virage des deux côtés. Le second ennemi se présente à son tour de la même façon. Une manoeuvre identique se reproduit, et le lieutenant Dumêmes peut tirer un chargeur à 100 mètres au moment du virage. L'adversaire piqué brusquement, et disparaît, tandis que le premier L. V. G. revient à la charge, cherchant à attirer cette fois notre Nieuport sur les batteries de Ghisteltes et d'Eissen. Faure fonce de nouveau : à la première reprise Dumêmes tire un chargeur, à la seconde un demi. Mais l'ennemi a deux mitrailleuses et réplique, avant et après avoir dépassé le Nieuport, sans changer de direction. Il continue de tourner en rond entre Ghisteltes et Ostende. A chaque nouvelle attaque, il vire un peu plus loin et finalement s'éloigne et disparaît. Le Nieuport a reçu six balles dans le longeron du plan inférieur droit, deux balles aux pieds du passager et trois dans le plan fixe du stabilisateur. L'une est dans l'axe de l'appareil, une autre a coupé un croisillon de cellule du fuselage, à droite. Le groupement des six premières dans un espace de 10 centimètres semble provenir d'une mitrailleuse probablement fixe tirant à travers l'hélice. Dumêmes a tiré 130 balles, ses adversaires en ont épuisé 500 environ, par bandes de 100. Le combat s'est déroulé entre 2.800 et 2.600 mètres et a duré environ quarante minutes.

Le même lieutenant Dumêmes écrit, au début de janvier 1916, avec le lieutenant Robert. «Il ne paraît pas prudent de faire des reconnaissances seul, loin chez l'ennemi, car les Boches semblent avoir adopté la tactique suivante : ils volent en surveillance, en groupe, loin dans leurs lignes, guettant les avions ennemis ; ils les laissent s'enfoncer chez eux ; puis ils bondissent dessus en les entourant.»

C'est dans de telles circonstances que le sous-lieutenant observateur Momet trouve, le même mois, une mort affreuse entre Boesinghe et Ypres. Il accomplit, dans la matinée du 17 janvier, une reconnaissance avec le maréchal des logis Lemaître au-dessus de la ligne du chemin de fer d'Ypres à Roulers. Un peu avant Roulers, deux L. V. G. les attaquent et se placent entre eux et les lignes. L'un d'eux est à 150 mètres à leur gauche, 50 mètres plus haut et commence à tirer. Momet ouvre le feu sur lui dans une excellente position de trois-quarts en chasse ; mais sa mitrailleuse s'enraye au bout d'une quarantaine de coups. Vainement, il cherche à la désenrayer. Une balle traverse le pare-brise et Momet s'effondre sur le bord du fuselage, la figure couverte de sang. Lemaître pique aussitôt vers Boesinghe. Le deuxième L. V. G., qui n'avait tiré que quelques cartouches entre dans la poursuite. Le premier, déjà, tire continuellement par rafales de vingt balles à des distances variant entre 80 et 200 mètres, 50 et 60 mètres. Pour l'empêcher de tirer à bout portant, et pour éviter les rafales, Lemaître est obligé tantôt de piquer très fort à plein moteur, tantôt de faire de brusques crochets ou de brusques virages. A trois kilomètres encore de nos lignes, il ne se trouve plus qu'à 600 mètres d'altitude. Ses deux adversaires alors l'abandonnent. Momet glisse brusquement au fond du fuselage ; puis il rouvre les yeux et essaie de se rasseoir sur son siège. Lemaître atterrit enfin à l'aérodrome de Furnes où l'on constate que Momet a reçu une balle dans la tête : des esquilles ont pénétré de cinq centimètres dans le cerveau, les méninges sont déchiquetées. On le transporte en hâte à l'hôpital de la Panne où on le trépane. Il meurt le 22 à cinq heures du matin, chevalier de la Légion d'honneur.

A Cachy, pour répondre aux bombardements nocturnes d'Amiens, de Villers-Bretonneux et de toute la région, on essaie d'organiser quelques chasses de nuit sur Nieuports, puis sur Spads. Mais les difficultés sont là à peu près insolubles, les expériences tentées peu concluantes ; les pilotes prétendent ne rien voir et l'on est parfois obligé d'abandonner des blessés.

«Pour l'avion de nuit, qui vole bas et lentement, observe Jacques Duval, la panne a des conséquences graves. Elle équivaut à se faire faire prisonnier ou à se fracasser sur le sol. On n'atterrit pas sans casse, la nuit, en pleine campagne. Et si l'on y échappe, on a moins de chance encore d'échapper au Boche.

«Le vol en groupe est impossible la nuit... Le sommet des montagnes ne procure pas d'émotions solitaires pareilles à celles que donne le vol nocturne. Il est des nuits faites de poussière de lune où les formes du sol, fondues en teintes plates, prennent la grandeur sobre des camaïeux anciens. D'autres étoilées et sans brume, toutes remplies de leur éparse, montrent la figure de la terre majestueuse et simple comme les traits d'un dormeur sous la caresse d'une veilleuse. D'autres sont humides et tristes, enveloppantes et lourdes. D'autres sont noires, d'un noir massif, où les lumières mêmes ne rayonnent pas. D'autres ont la royauté des bleus sombres que pique la froide semence des étoiles. Assourdi par le moteur, les yeux ouverts sur le monde des nuits, l'aviateur va et n'est qu'une âme perdue dans l'indéfinissable. Il ne vit plus que d'impressions subjectives, il est seul dans le vide et l'immensité.» (*L'Armée de l'air*, p. 69)

Une seule fois, de jour, vers deux heures de l'après-midi, trois avions ennemis se risquent au-dessus de Cachy. Le lieutenant Pinsard, l'un des meilleurs pilotes de l'époque, pourvu du premier Spad, prend immédiatement son vol à leur poursuite, mais ne parvient pas à les atteindre. Récemment évadé d'Allemagne avec le capitaine Mesnard, après plusieurs tentatives infructueuses, cet acharné de victoires s'exerce continuellement au tir de la mitrailleuse et prend, autant qu'il le peut, des conseils de Guynemer. Ce n'est cependant qu'au bout de plusieurs mois d'efforts qu'il parvient à remporter un premier succès.

Nous avons écrit combien les attaques de drachens étaient dangereuses et souvent infructueuses. Elles provoquent, des défenses spéciales terrestres et aériennes, les plus violentes ripostes ; car abattre des drachens, c'est aveugler momentanément une armée en position. Le 10 juillet 1916, le brigadier Pouchelle lance sur l'un d'eux, à 80 mètres, des fusées ; mais les unes passent à gauche, les autres, qui se tortillent, partie à droite, partie audessus. Lorsqu'il veut réattaquer avec des balles incendiaires, son moteur refuse de tournera plus de 950 tours. Pouchelle rentre alors en perdant de la hauteur, salué d'une grêle de balles et d'une volée d'obus qui éclatent autour de lui, L'huile coule à flots. La Somme passée à 150 mètres, le feu se déclare près du moteur. Pouchelle franchit la première tranchée française à 100 mètres et atterrit à 50 mètres derrière. Son appareil capote dans un trou d'obus et flambe.

Les effets d'éclatement d'un obus près d'un avion sont parfois des plus singuliers. Tel celui qui explose le 5 novembre 1916 à trente mètres devant le sergent Sendral et presque à sa hauteur : des éclats lui cassent des supports de culbuteurs, brisent son capot et sa mitrailleuse. Son appareil vibre et lui fait croire que les ailes partent en l'air, il arrive cependant à atterrir normalement, moteur arrêté.

Le 21 août 1917 le sous-lieutenant Dézarrois, en voulant attaquer un drachen sur la route de Staden, après avoir touché un biplace derrière Houthulst se voit surpris, avant d'arriver au but, par cinq monoplaces gris fer qui l'encerclent. Le premier pique sur lui très fort et passe sous la carlingue en tirant. Deux autres le mitraillent à droite et à gauche. Dézarrois fait alors assaut de virtuosité et se dérobe à ses trop nombreux adversaires par des montées, des chandelles et des renversements. Dès les premières rafales, cependant, une balle lui traverse le pied gauche près de la cheville. Son moteur le lâche, la tuyauterie percée. L'infortuné pilote, poursuivi jusqu'au canal, s'évanouit deux fois, mais parvient à se poser près d'Houdschoote : on le transporte à l'hôpital de Beveren.

Il arrive aussi que l'agresseur ennemi devient l'attaqué ; le même lieutenant Dézarrois, ainsi, quelques jours plus tôt, avait dégagé un monoplace anglais que deux Albatros attaquaient à 2.500 mètres au S.-E. de Bischoote. L'Anglais avait filé en rase-mottes, suivi de l'un de ses adversaires ; l'autre était demeuré à 150 mètres au-dessus. Dézarrois l'avait tiré, au moment où de trois-quarts arrière, il allait mitrailler l'Anglais à 30 mètres de distance et 150 mètres du sol. L'Allemand s'était lui-même dégagé à son tour dans un virage à

la verticale au sol et était rentré chez lui en rasant les tranchées.

Au printemps tragique de 1918, tous les pilotes du groupe prennent une part active à la lutte au sol en attaquant sans cesse à la mitrailleuse, à très basse altitude, tous les rassemblements ennemis aperçus, particulièrement dans la région de Montdidier. Ils sont eux-mêmes canonnés et mitraillés très violemment : on a le sentiment très net que des deux côtés on veut en finir. Un sergent de la 26, nommé Devaulx, donne à ce moment un exemple de sang-froid extraordinaire : chargé pendant l'avance allemande de porter un pli à un commandant d'artillerie, il reste, sa mission accomplie, près de son avion, avec une pioche et une boîte d'allumettes, attendant le dernier moment pour exécuter l'ordre qu'il a reçu d'y mettre le feu. L'ennemi approche de Cattigny où il a atterri ; à 20 h. 30, il n'en est plus qu'à 800 mètres. Devaux brûle alors son appareil qui flambe entièrement. Le 3 avril, il repart en patrouille et ne rentre pas.

Il va de soi que tirer un camarade d'une mauvaise affaire est une obligation dans l'air comme sur terre. Certains le font avec une crânerie peu commune. Le 20 mai 1918, l'adjutant Naudin, en voulant dégager Antoine, se voit pris à partie par un fort groupe de monoplaces : il en descend un et reçoit quatre balles dont l'une brise son collimateur, son pare-bise et sa mitrailleuse gauche.

Le même Naudin écrit le premier juin, après une patrouille avec le sous-lieutenant Puget, gratifié le 18 mai de seize balles dans son appareil par un Albatros : «Six monos. nous manoeuvrent. Nous prenons de la hauteur et faisons face. Ils se barrent. Un peu jeunes !» Quelle concision de style, et qui porte ! C'est tout Naudin, le Flambeau du groupe, toujours héroïque et toujours grognard, en perpétuelle révolte contre la réglementation des homologations, aussi excellent dans ses protestations que dans ses imitations. Le 9 août 1918, il rédige ce compte-rendu :

«A 16 h. 50, une patrouille de 14 monos rentrent chez l'ennemi à 2.400 mètres au-dessus d'Assainvillers, croisant une patrouille de 15 Fokkers qui rentrent dans nos lignes, sur le ravin de Pérennes, piquant sur nos réglieurs. Je tire sur le dernier, mais gêné, je le quitte dans les nuages, me disposant à revenir. Je croise un autre mono et l'attaque en piquant dessus. Pelletier, derrière moi, tire aussi. Le Boche pique et tombe en vaille sur la route de Mery à Lataube, au sud de Mortemer.»

Rien de plus formel que ce rapport. L'homologueur, cependant, ne peut recueillir, dans son enquête, aucun renseignement à l'appui. Quatre jours plus tard, le résumé des opérations aériennes du G. Q. G. attribue l'avion ainsi descendu au Groupement de Goys. Naudin, sûr de son fait, tempête, s'insurge, réclame. Le Bureau de renseignements retentit de ses plaintes : «Ce n'est pas la première fois... Si on ne les compte plus... J'ai ma conscience pour moi... C'est tout au moins un Boche de moins à combattre.» Rien n'y fait : on ne revient pas sur une décision du G. Q. G. et l'histoire officielle de la guerre compte une erreur volontaire de plus. Quelques jours plus tard, Naudin s'en vengera en imitant, avec l'accent ponctué le plus drôle, certain professeur militaire de météorologie, célèbre au Groupe pour avoir commis certains aphorismes de ce genre : «Quand il tombe des gouttes, on dit qu'il pleut.»

Puget lui, est le chansonnier du Groupe : tous les refrains à la mode sont sur ses lèvres ; et, mieux que le phonographe, on l'entend fredonner à tous les échos :

Nous quitter, Sozon, c'est de la folie
Le bonheur d'un jour jamais ne s'oublie

ou bien :

Aimons-nous
Soyons fous.

Jamais il n'est à court d'une romance ; et les préoccupations sentimentales l'absorbent tout entier dès qu'il est descendu de son Spad. Certaine aventure bien parisienne lui valut même le surnom d'amant de la bonne, allusion discrète à une soubrette exquise qui l'avait enchanté sur la scène d'un abri plus proche des boulevards que des tranchées. Les envieux, pour marquer le contraste de sa tenue sur le terrain et à la ville, prétendent, lorsqu'ils le voient arpenter l'aérodrome, qu'il a tout du cycliste, du garçon de bain et du commissionnaire. Ils exagèrent, Puget ne s'abaisse pas à ces contingences ; il est le rire et la chanson du Groupe, et il se bat, comme il chante, à plein coeur :

On ne s'est vu qu'un moment
tsin.... tsin.... tsin.... tsin

C'est le capitaine de Sevin, commandant l'Escadrille 26, qui le sauva lors du combat, mémorable entre tous, du 18 mai 1918. Ce jour-là, de Sevin sort avec deux Spads de son escadrille, pilotés par Naudin et Puget. D'abord, il descend un biplace au canon dans la région de Montdidier ; puis il repère un appareil de chasse ennemi, opérant seul à 5.000 mètres, contrairement aux habitudes allemandes. C'est un Albatros en observation à cinq kilomètres à l'intérieur de ses lignes, derrière l'Avre. Soudain il le voit fonçant sur Puget, qui pique lui-même sur trois biplaces, et le descendant dès la première rafale, moteur calé, réservoir crevé, commandes de profondeur coupées. L'Albatros ne s'en tient pas là : abandonnant Puget désarmé, il se précipite sur Naudin qu'un enrayage contraint à la fuite. Le capitaine de Sevin, pour le sauver passe entre lui et l'Albatros. Celui-ci engage le combat face à face : il pique tandis que le chef de la 26 monte. C'est un duel à mort où les deux adversaires vont au choc. Si l'ennemi fait un renversement, il est mort ; si de Sevin pique, il est abattu. Lequel impressionnera le plus longtemps l'autre et manoeuvrera le dernier, avant l'emboutissage complet ? L'Allemand tire le premier et crève les chemises d'eau du Français : une énorme fumée s'élève entre eux. L'Albatros est alors obligé de faire son renversement pour éviter le Spad : le capitaine de Sevin lui tire un coup de canon à 10 mètres et l'envoie bouler comme un lapin. Par un comble d'absurdité réglementaire, l'appareil n'est pas homologué (*Puget qui cherche sa revanche la trouve le 11 août : ce jour-là, après une série d'attaques sans résultat, il réussit à abattre un monoplace Fokker qui tirait sur l'un de nos drachens. C'est sa seconde victoire.*)

Le capitaine de Sevin peut prodiguer dans les combats sa valeur ; il aura cet amer honneur, après avoir reçu en août 1918, Garros, évadé d'Allemagne, de suivre pendant deux mois le drame réfléchi de sa mort, sans y pouvoir utilement rien objecter. Nul, cependant, n'est mieux qualifié que lui, par sa carrière et par son caractère, pour le comprendre et le guider. Tous deux ont commencé la guerre comme chasseurs à pied, Garros au 27^e et de Sevin au 19^e. En décembre 1914, en Argonne, ce dernier subit une forte commotion à la suite d'un repérage par avion de son unité et d'une canonnade consécutive. En avril 1915, il est blessé au même bataillon. Son jeune frère, qui s'est rendu à la même époque à l'école d'aviation de Pau avec Guynemer, se tue le 11 juillet sur Morane-Parasol, à la suite d'une panne au départ. De Sevin, le même jour, est nommé élève-pilote ; il finit ses classes avec le commandant de Rose à l'Escadrille 12 où il conquiert jusqu'à la fin de 1917, sept citations et la Légion d'honneur. Elles résument ses exploits. Pilote adroit et audacieux, plein de sang-froid et d'entrain, volontaire pour les reconnaissances à longue portée et les missions d'escorte dans les lignes ennemies, il attaque à courte distance et force à la retraite maints avions ennemis. Le 15 décembre 1916 le renseignement qu'il rapporte après

attaque à courte distance et force à la retraite maints avions ennemis. Le 15 décembre 1916, le renseignement qui rapporte après avoir été, par un temps très défectueux, reconnaître à moins de 200 mètres, l'emplacement de réserves ennemies, permet d'arrêter une contre-attaque. Il prend le même jour un rassemblement important sous le feu de sa mitrailleuse et y sème le désordre.

Le 16 avril 1917, par un temps également très dur, il renouvelle la même prouesse en mitraillant à très faible altitude des troupes ennemies et en recueillant de précieux renseignements. Lorsqu'il passe, au début de 1918, à l'Escadrille 26, il compte à son actif six avions ennemis dont deux abattus le même jour ; celui du 18 mai, pour ne pas avoir été reconnu, n'en constitue pas moins sa dixième et plus belle victoire.

Récidiviste du dévouement, de Sevin déjà avait dégagé le 20 janvier 1918 un camarade en péril en fonçant sur un groupe d'avions ennemis qui l'attaquaient. Il est le Lohengrin très blond de son escadrille, qui sait épargner à ses pilotes de plus lointains voyages encore que ceux de la légende. Mais ce n'est nullement un romantique, contrairement au héros de Wagner. Pour lui le monde, vu des altitudes aériennes, paraît plat et plutôt monotone. Seuls, les mers de nuages et les vols au-dessus d'elles, en rase-vagues, lui semblent de beaux spectacles. L'éducation de l'oeil, dans les airs, à l'en croire, se fait insensiblement, car l'aviateur n'y a d'autre rôle que de regarder autour de soi. Ainsi se trouve-t-il réduit à l'état de faucon et ne pense-t-il à rien, sinon à faire, et de plus en plus automatiquement, des pirouettes. Telle est, du moins, la philosophie aérienne très simplifiée du valeureux et charmant capitaine de Sevin. Si certains, comme Navarre, adorèrent voler pour voler, ce ne fut jamais pour le coup d'oeil. Un pilote qui n'a pas une âme tenace de poète, y renonce au bout de deux heures. Une seule chose alors l'attire : voler aux heures où il y a du Boche, car c'est alors que le «sport» commence...

An repos, les Cigognes, toujours au dire du commandant de la 26, sont beaucoup moins féroces. Elles connaissent même, en hiver, sous la pluie et la neige, lasses de bridge et de thé, des moments d'ennui terrible, à ne *savoir où tomber*, après quinze jours d'inactivité forcée, par exemple. Au combat, certaines, trop émotives, voient rouge et se font descendre ; d'autres parmi les plus courageuses et les plus maîtresses d'elles-mêmes, parviennent presque peu à peu à combattre au choc sans aucun effort apparent. Toute leur lucidité se concentre dans de tels tours de force. La dépression vient après et les laisse dans un état de lassitude qui nécessite de longs sommeils. Suivant l'observation de Jacques Duval, bien des accidents, supposés inexplicables, sont dus aux malaises subits qui prennent les plus fins pilotes : vertiges auriculaires notamment, réactions visuelles ou tactiles. C'est pourquoi une intégrité anatomique et physiologique absolue est indispensable dans l'aviation. Beaucoup de blessés d'infanterie, cependant, réformés de leur arme, parviennent à s'y faire une place enviable. Affaire de chance et de ténacité, car est-il besoin de dire combien de nouvelles blessures ont peu d'effet sur leur «cran». Il est bien peu de pilotes, dans l'aviation de chasse, tout au moins, où le désir secret des as est toujours de se surpasser, auxquels elles portent, si l'on peut dire, un coup moral. Elles les rendent seulement plus prudents.

Il est intéressant, à cet égard, de comparer l'état psychologique du combattant fantassin et du pilote de chasse : le premier, au moment de monter à l'assaut, a inévitablement de l'appréhension. Rien d'analogue chez le second, suivant le capitaine de Sevin qui fut successivement, comme on l'a lu, l'un et l'autre : la lutte aérienne est une course à l'ennemi, assez analogue au coup de fusil de la chasse. Et comme il est aisé de discerner la méthode de combat d'un pilote, il est facile de reconnaître son vol. Le plus joli est assurément le vol en perte de vitesse, qui ne fatigue pas l'appareil ; on l'obtient en réduisant les gaz et en cabrant légèrement ; tel vieux pilote le réussira moelleusement, tandis qu'un jeune, dans le même exercice, se tuera. La recommandation essentielle est de ne jamais faire de «cherrage» au sol, c'est-à-dire d'acrobaties, à moins de 200 mètres.

«Tel chef d'escadrille, dit encore de Sevin, telle escadrille» : c'est pourquoi l'on a fini par comprendre la nécessité de n'en plus confier qu'à de véritables entraîneurs.

Le 20 août 1918, Garros se présente au terrain d'Hétomesnil pour y prendre l'air du Groupe. Il est en tenue d'officier du 27^e bataillon de chasseurs à pied, gants blancs, robuste, extrêmement correct. Son sérieux et sa modestie surprennent les Cigognes dont aucune ne l'a connu trois ans auparavant ; et toutes se pressent autour de lui pour l'entendre faire le récit de son évasion et narrer ses impressions d'Allemagne. Il relate notamment l'obligation pour les officiers supérieurs français de saluer les sous-lieutenants allemands, non en raison de leur grade, mais en tant que représentants de l'autorité allemande. Avec un incroyable sang-froid, il a pu s'échapper, cinq mois plus tôt, revêtu d'un uniforme d'officier allemand et gagner, sans encombre, en chemin de fer, la frontière hollandaise. La fuite de quatre camarades, trois jours après son départ, fit tout découvrir ; soixante-dix officiers français prisonniers furent aussitôt mis en cellule, par représailles. Garros, très frileux, s'était enveloppé d'une peau de loup qui n'avait pas peu contribué à le laisser passer inaperçu. Et il revenait d'Allemagne, convaincu de l'effondrement de l'ennemi.

«Il y a quelques mois, dit-il, ils se croyaient encore victorieux. A cause de cela, ils ont tout supporté. Et quand on leur disait : Vous ne pourrez pas tenir ainsi indéfiniment, ils répondaient : Qu'importe, puisque nous avons la victoire. Aujourd'hui, leurs sentiments ont bien changé.»

Garros, fait chevalier de la Légion d'honneur depuis le 8 mars, a hâte de précipiter leur défaite. Le jour même de son arrivée, de son retour plutôt à la 26, il assiste à une contestation entre deux pilotes de son escadrille et le capitaine d'Indy, commandant la 67, qui tous trois ont concouru à la poursuite et à l'atterrissage d'un biplace allemand, dans la région de Roye. Le capitaine d'Indy a même rapporté de la fin de ce combat trois balles dans son appareil, l'une dans le plan gauche, la seconde dans le radiateur et la troisième dans le train d'atterrissage...

Le lendemain, Garros fait son premier vol d'essai, mais — fâcheux présage — se voit contraint de descendre «en carafe», moteur calé. Cet homme calme et réfléchi, décoré pour avoir mis au service des fabrications de l'aviation militaire, dès le début des hostilités, ses admirables qualités d'intelligence, d'audace et d'habileté professionnelle, prétend, après sa longue détention, ne plus rien savoir de l'aviation et ne plus être aucunement «Garros» : c'est un élève-pilote qui vient de refaire ses classes, sort d'école et veut tout apprendre des derniers perfectionnements de la chasse aérienne. Sans cesse il interroge le capitaine de Sevin sur le combat contre monoplaces et biplaces, isolés et groupés : avec lui il fera ses premières sorties sans s'engager. Chaque jour il met minutieusement au point son appareil, et s'exerce avec ses lunettes rapportées d'Allemagne — car il est myope — au tir à la carabine. Le 29 août, il pose soudain à Fonck cette question :

— Est-ce que vous vous exposez à rester prisonnier ?

— Jamais, répond imperturbablement l'Invincible.

— Alors, j'irai avec vous.

— Je monte généralement chez le Boche à 6.000, reprend Fonck, ce qui me donne, pour manoeuvrer, un champ de 20 kilomètres.

— Et si vous avez le Boche à 2.000 mètres au-dessous de vous, insiste Garros, est-ce que vous l'attaquez ?

— Ça n'a rien à faire, s'il est dans ses lignes. Ce qu'il faut rechercher à 4.000 ou 4.500, c'est l'avion de reconnaissance et le manoeuvrer pour l'amener dans nos lignes, puis lui couper la retraite. C'est ainsi que j'en poursuivis un le premier août, venu jusque

Grandvilliers, et le descendit sur Amiens.

Un soir, dans ce même Grandvilliers, Garros dîne, avec quelques Cigognes, à la table du capitaine Peralda, hôte affable, esprit fort cultivé, qui fut longtemps le grand ravitailleur du Groupe. La nuit est calme, le ciel étoilé : on va faire un tour de promenade ; mais le ronflement sourd des moteurs ennemis interrompt brusquement la marche des convives. Les bombes éclatent. Garros, toujours pensif, contemple longuement le ciel, d'un regard chargé d'angoisse. —

— Qu'a-t-on fait, en France, demande-t-il tout-à-coup, au point de vue de la chasse de nuit ?

— Rien, lui répond-on.

— Je le savais reprend Garros avec force, mais je tenais à l'entendre dire ici-même, sur le front. On n'a rien fait .. Eh ! bien, il faut faire quelque chose, il faut organiser la chasse de nuit... C'est facile, oui, facile... Dès demain, je me mettrai à l'oeuvre

— Facile pour toi, interrompt Raymond, c'est entendu ; mais crois-tu que ce le sera pour tout le monde ?

— Tu es un idiot, mon cher, riposte Garros avec une vivacité singulière. On m'a déjà dit cela quand j'ai présenté d'autres projets...

Non, mille fois non, je ne vaux pas mieux qu'un autre. Il suffit d'observer, d'étudier et de passer à l'exécution.

De formidables éclatements ponctuent ses paroles : c'est un bourg voisin, Crèvecœur, qui *encaisse*.

— Crèvecœur, reprend Garros. Bien, je vais me charger de sa défense. Je n'irai pas à la recherche d'un ennemi invisible dans l'immensité du ciel noir. Je m'en tiendrai à Crèvecœur, à ce seul point, à ce tout petit point. D'autres iront ailleurs. Moi, je débiterai par là.

Et il semble chercher du regard, dans le ciel, le pirate perfide. Il s'anime en parlant :

—Cet ennemi je le verrai. Il faut que je le voie. Pourquoi ne le voit-on pas ? Il vole bas pourtant. Pourquoi n'y-a-t-il pas un réseau de projecteurs le faisant apparaître ?... Au fait, je me relierais de là-haut avec les projecteurs du sol. Il suffit d'établir un code de signaux lumineux. Les projecteurs me guideront, me parleront. Rien ne me semble plus facile...

— Avant tout, il faut voir, voir dans toutes les directions. Existe-t-il un appareil permettant une telle visibilité ?... Non... Alors il faut le créer, il faut créer l'avion de chasse de nuit... J'y ai déjà songé... J'ai mes plans...

Qui dit que l'infortuné et grand Garros, ne l'eût pas réalisé, après le tir à travers l'hélice, n'eût pas assuré ainsi la protection nocturne des cantonnements, des hôpitaux, des populations exposées de l'avant, problème considéré jusqu'à lui comme insoluble ?

Pendant cette période de préparation, le G. C. 12 se déplace constamment d'Hétomesnil à Aussonvillers, près de Saint-Just-en-Chaussée, d'Aussonvillers à Bayon, près de Nancy, de Bayon à Lisle-en-Barrois, près de Verdun.

Au moment de l'attaque de Saint-Mihiel enfin, Garros se déclare prêt. Il part un soir avec de Sevin et deux autres camarades. Le chef de l'escadrille aperçoit des Fokkers et l'avertit ; mais il poursuit sa route sans rien voir.

Les Fokkers qui sont au nombre de sept piquent sur l'un de nos biplaces que de Sevin dégage ; Garros qui n'a rien vu se désole, vire, monte, pique, des Fokkers sont autour de lui : le premier venu pourrait l'assassiner, mais aucun n'a beaucoup de cran. De Sevin, angoissé, abandonne le combat pour aller se placer aile à aile aux côtés de Garros et le protéger. Le malheureux fait des signes désespérés ; enfin la patrouille rentre.

« Je ne suis plus bon à rien, et n'ai plus qu'à disparaître s'écrie Garros navré. Je n'y vois rien aux vitesses actuelles. Pourrai-je jamais y voir ? »

Sur les conseils de de Sevin, il reprend méthodiquement la rééducation de sa vue et l'aménagement de son avion, se procure des lunettes nouvelles, un pare-brise spécial et multiplie ses essais au sol. Le Groupe part en Champagne pour appuyer l'attaque de la IV^e armée. Garros, dans une reconnaissance lointaine du front, y voit enfin et rentre ravi. Avec son chef d'escadrille, il reprend ses exercices de combat : l'exemple de Fonck le stimule et l'excite. L'as des as lui explique comment il attaque seul des patrouilles ennemies, les traverse en piquant puis rentre, après avoir descendu deux ou trois appareils, sans avoir couru de grands risques. De Sevin supplie Garros de ne pas tenter de l'imiter et de s'en tenir, après ce qu'il a fait, à la chasse du biplace dans nos lignes : celui-ci semble l'écouter et tous deux partent au-devant des reconnaissances ennemies sur Châlons. De Sevin en attaque une de trop loin, tandis que Garros en découvre une autre tout près de lui: obligé de suivre son chef qui ne l'a pas vu, il ne peut l'attaquer, mais il est enchanté de son coup d'oeil. Il a cependant un regret :

« Nous avons perdu du temps dit-il ; si nous avions été aux lignes, nous aurions pu nous battre trois ou quatre fois. »

De Sevin fait l'impossible pour le calmer et le lendemain ne l'emmène pas. Précaution d'autant plus sage qu'il a ce jour-là un combat extrêmement dur contre les meilleurs as allemands montés sur des Fokkers beaucoup plus maniables que nos Spads. L'un d'entre eux même parvient à le conduire jusqu'au sol, après un engagement qui se prolonge pendant 4.000 mètres. Là encore, il s'agit pour lui de sauver un camarade : trois Spads luttent contre une douzaine de Fokkers. Mais Fonck est de la ronde et il descend, avec sa sûreté habituelle, deux de ses adversaires.

Garros est fou d'avoir manqué une telle sortie et, bien qu'il n'en dise rien, il veut à tout prix s'égaliser à Fonck dont la maîtrise l'obsède. Vainement de Sevin essaie de lui démontrer qu'il n'est pas certain d'avoir les qualités de tir de ce dernier, qualités si absolues qu'elles condamnent irrémissiblement à mort tout ennemi visé par lui.

Le 2 octobre, Garros et de Sevin sortent de compagnie. Le premier doit engager le combat et le second le dégager s'il est mal pris.

Garros attaque une patrouille de six Fokkers, de Sevin le dégage. Pas de résultat. Garros reprend le combat et s'engage à fond : son adversaire est mal pris et les autres piquent sur lui. De Sevin pique à son tour et nos deux intrépides chasseurs sont assez heureux pour descendre chacun son ennemi (*Cette nouvelle prouesse vaut à Garros une citation posthume le 27 octobre*).

Mais le soir le commandant de la 26 est inquiet : il ne voudrait pas que Garros, malgré sa victoire, renouvelât une telle imprudence. Garros prétend qu'il s'est peu risqué, tant il allait vite : d'ailleurs son succès lui a redonné une absolue confiance en lui. Il voit et il tire bien. En avant !

Dans la matinée du 5 octobre, il part avec cinq camarades. De Sevin aperçoit une première patrouille de Fokkers et la manoeuvre. Garros déjà se tient beaucoup moins près de lui et il attaque avant qu'il n'ait donné le signal. Nos Spads sont très avancés chez l'ennemi : leur chef a beaucoup de peine à rappeler Garros et à le faire suivre. Soudain quatre de ses pilotes piquent sur un fort biplace qui leur offre une belle occasion de victoire. Garros, lui, en veut toujours à la troupe des Fokkers et, derrière eux, s'éloigne et monte. Pour ne pas le laisser seul, de Sevin est obligé d'abandonner sa patrouille. Un deuxième groupe de Fokkers, à ce moment, paraît à l'horizon et s'avance vers eux : sept d'un côté, six de l'autre. La partie est trop inégale. De Sevin bat des ailes sans arrêt auprès de Garros pour l'obliger à rentrer, mais ce dernier s'éloigne de plus en plus chez l'ennemi. Cinq fois de suite il attaque, et cinq fois de Sevin le dégage. Les combats sont très chauds et sans résultat. Garros s'entête : vers 10 h. 30 il s'engage dans la direction de Vouziers au-dessus d'une patrouille de 7 Fokkers qui rentrent chez eux : déjà il est à 10 kilomètres à l'intérieur des lignes ennemies. Un groupe de Spads de l'Escadrille 48 l'aperçoit toujours flanqué de de Sevin et pousse vers eux une pointe pour les seconder. Garros aussitôt fonce au milieu des Fokkers suivi de son chef qui lutte quelques secondes contre plusieurs adversaires. Lorsqu'il parvient à se dégaier

lance au milieu des Fokkers sans se soucier que dans quelques secondes comme plusieurs autres, lorsqu'il parvient à se dégager, Garros, dont l'appareil porte sur le plan supérieur un énorme 30 est disparu. Impossible de le retrouver. Le combat continue vaguement avec quelques appareils de la 48. De Sevin attend qu'ils aient repassé les lignes et que tous les ennemis finalement au nombre de 14 se soient enfuis. Il ne rentre lui-même que lorsque sa réserve d'essence est sur le point d'être épuisée.

Et Garros ne revient pas. Tous ses camarades sont accablés. Le commandant de la 26 file en auto à la 48. Là, un des pilotes a vu de loin un Spad attaquer de face trois Fokkers : deux ont viré, le troisième a attendu l'assaut de sang-froid. Tout d'un coup, à bout portant, le Spad a volé en éclats si petits qu'on eût cru voir un jeu de cartes dispersé dans le vent. Longtemps des doutes demeurent sur cet appareil, car des civils ont vu emmener le 5 octobre un lieutenant blessé tombé dans la région. Mais la tombe retrouvée à Vouziers fixe les plus tristes appréhensions.

Garros, le glorieux et obstiné Garros a donné sa vie à la veille de la capitulation qu'il avait prédite ; et le 23 janvier 1919, une citation à l'ordre de l'armée célèbre en ces termes sa mémoire :

« Parti en patrouille dans la matinée du 5 octobre, n'écouter que son courage, s'est laissé griser par le combat. S'est porté successivement à l'attaque de tous les avions ennemis qu'il a rencontrés et dont le nombre grandissait sans cesse. A fini par succomber, loin chez l'ennemi, dans une lutte par trop inégale, se donnant tout entier la veille de la victoire à sa Patrie qu'il avait déjà si bien servie en apportant à sa défense le concours de ses recherches et les lumières de son esprit. Laisse à la France la gloire la plus pure à transmettre avec son nom à toutes les générations futures. »

Toutes les Cigognes le pleurent comme un ami, comme un camarade charmant et comme un héros. A son père qui lui avait exprimé son désir, à son retour d'Allemagne, de le voir se reposer, n'avait-il pas imposé silence en déclarant : « Je sais quel est mon devoir. » Pour un homme tel que lui, ce devoir dépassait les communes limites ; il s'y livra tout entier, sans égard pour l'imperfection de ses moyens visuels, serviteur sublime de son pays et de sa réputation. Et l'histoire de son escadrille s'achève sur cette haute leçon ; elle est elle-même couronnée, le 12 janvier 1919, par cette belle citation à l'ordre de la IV^e armée :

« Escadrille dont les traditions d'allant ne se sont jamais démenties. S'est distinguée en Belgique dès 1914 et a donné en 1915 une vive impulsion à l'aviation de chasse naissante, grâce aux méthodes du lieutenant Garros. Brillamment entraînée par le capitaine de Sevin, a continué de livrer combat sur tous les fronts avec un égal succès. A infligé à l'adversaire de lourdes pertes, remportant 53 victoires officielles et désamorçant 70 avions ennemis. »