



## 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

René de CHAVAGNES, mars 1919

**L'ESCADRILLE DE GUYNEMER** [source](#) page 50

Ce fut l'Escadrille-mère des Gigognes, celle de Guynemer et de Brocard, d'Heurtaux et de Dorme, d'Auger et de Deullin, de La Tour et de Chainat, de Raymond et de Védrières, véritable constellation d'as, noms à jamais illustres, avec ceux de Fonck, de Navarre et de Garros, dans les annales de l'aviation de guerre et dont le prestige devait être, pour toute l'armée de l'air, le plus incomparable des exemples et des stimulants. L'individualisme français, son amour séculaire du panache et de la gloire, trouvèrent en eux les plus nobles motifs d'exaltation. Au plus haut des cieux, la mort même ne fut plus qu'un suprême couronnement. Par l'intelligence et l'intrépidité de nos héros, le mythe admirable de Prométhée s'y renouvela; et dans le sombre duel éternel, l'immortel et libre génie de notre France vainquit, une fois encore, avec leurs armes.

Au printemps de 1914, sur la place Broglie, à Strasbourg, près du débouché de la rue de la Mésange, les cigognes n'étaient point venues occuper leur nid accoutumé. Un sûr pressentiment les en avait détournées. Elles n'y devaient reparaître que cinq ans plus tard: la maison mitoyenne du premier immeuble qu'elles choisirent alors fut celle où, le 25 avril 1792, Rouget de l'Isle chanta pour la première fois la Marseillaise.

Toute l'histoire de la guerre tient dans ces deux épisodes. Celle de l'Escadrille 3 débute par un fait non moins singulier. Le 3 août 1914, l'un de ses pilotes réservistes, nommé Deneau, devait se rendre à Dijon par la voie de l'air. Il s'égare et atterrit à quelques centaines de mètres à l'est d'une autre ville, près de la gare.

« Où suis-je, demande-t-il à un passant? »

— A Mulhouse », répond le quidam qui s'enfuit, en appelant en allemand des ouvriers du voisinage.

Deneau reprend précipitamment son vol et se fait « sonner » sur les bois à l'ouest d'Altkirch et sur la frontière par des feux d'infanterie et trois coups de canon. Il arrive enfin à 10 heures 30 à Belfort, avec une balle dans l'aile gauche.

Le 4 août, l'Allemagne déclarait la guerre à la France. Deneau en fut, certes, le moins surpris. Il savait ce qui attendait désormais nos cigognes au-dessus de l'Alsace.

L'Escadrille Bl. 3, dont l'effectif de guerre comprenait 3 officiers et 6 appareils, dépendait du Centre d'observation aérienne de Belfort. Elle se chargea des premières missions de reconnaissance sur la région de Cernay, Mulhouse, Lorrach et Altkirch. Le 5 août, le lieutenant de Serre franchit le premier le Rhin, à 1.200 mètres d'altitude. Le 6, le capitaine observateur Tiersonnier, en se rendant de Colmar à Fribourg, se fait saluer de dix coups de canon assez rapprochés; leurs éclatements forment derrière lui, de trois à quatre cents mètres au-dessous de l'avion une ligne absolument droite parallèle à sa marche. Deux jours plus tard, beaucoup plus nombreux, ils s'étendent en nappe d'une hauteur égale ou sensiblement supérieure à celle de l'appareil, si bien que celui-ci, pour y échapper, est obligé de reprendre la route de l'est. Le duel, si souvent illusoire, du canon contre l'avion, était engagé.

Sur terre, l'attaque générale prononcée le 9 août, par le 7<sup>e</sup> corps, échoue et l'oblige, à seize heures, à se replier sur Altkirch et Belfort. Le général gouverneur de la place charge aussitôt l'escadrille de le renseigner sur le mouvement en avant allemand. Le capitaine d'Alanzier prend son vol et découvre entre Aspach-le-Bas et Cernay une division. Mais aucune liaison organisée ne permet de tirer parti de ce renseignement. Le lieutenant Bellemois qui commande l'escadrille ne peut que faire lancer 1.500 balles «Bon» sur ces troupes ennemies par le sergent Lartigue et le maréchal des logis Duran. Le 26 août, ses six appareils, mis à la disposition de l'armée d'Alsace, seront envoyés, pourvus chacun de trois bombes, pour survoler le champ de bataille de la région Senones-Saales et bombarder les rassemblements qu'ils pourraient rencontrer.

Le 4 septembre, ordre est donné à la Bl. 3, installée à Epinal, de se rendre d'urgence au camp de Mailly, aux ordres de l'armée Foch. Elle éprouve, au départ, sa première perte : le lieutenant Trétarre se tue, le 5, à 400 mètres des hangars, en télescopant son appareil à la suite d'un virage défectueux. C'est lui qui, le premier, parmi les pilotes militaires, avait accompli le voyage aérien de Casablanca à Fez, première étape d'un projet hardi qui devait le conduire, si on ne l'eût arrêté, à Oudjda.

Ainsi, l'aviation française, au début de la guerre, cherche au-dessus des armées aux prises son rôle et s'essaie successivement dans des missions de reconnaissance, de réglage de tirs d'artillerie et de bombardement. C'est seulement le 26 octobre que s'accomplit le premier vol de chasse: le caporal Tissot et le sergent Bégou poursuivent un biplan allemand qui est venu bombarder le hangar de la sucrerie de Vauciennes où cantonne l'escadrille attachée à la VI<sup>e</sup> armée; ils le rejoignent vers l'Aisne et lui envoient quelques coups de mousqueton.

De la déclaration de guerre au 28 février 1915, la moyenne des heures de vol à l'escadrille est de 60; le total: 407 h.10. En mars, le tir de l'ennemi contre nos avions devient très précis ; nos essais pour repérer ses batteries spéciales sont vains et nous avons pour la première fois, le 22, un observateur blessé d'une balle de shrapnell à la cuisse. C'est le sous-lieutenant Sainflou.

Le capitaine Münch prend alors une décision héroïque. Le 2 avril, il part seul et survole pendant une heure, à 2.600 mètres; les batteries ennemies pour provoquer leur feu, tandis que deux autres appareils croisent en arrière de la ligne, entre 1200 et 1400 mètres et observent chacun la moitié du secteur du 7<sup>e</sup> corps. Le drachen et tous les observateurs terrestres d'artillerie participent à cette surveillance. Huit batteries ennemies sont ainsi repérées et reconnues occupées.

La veille, à la demande du général commandant le 7<sup>e</sup> corps, un autre pilote, l'adjudant Genevois, avait accompli dans le même but, une mission non moins périlleuse en survolant seul à 1.200 mètres, à l'ouest de Nouvroy, une tranchée allemande canonnée, dans le but de la faire garnir et d'attirer sur lui le feu de l'infanterie. Une violente fusillade s'était en effet déclenchée, qui lui avait permis d'observer l'effet de notre tir et d'indiquer exactement l'emplacement d'une batterie contre avions, dans l'enclos de la ferme de l'étrier des Tartiers.

C'est par de telles prouesses que nos aviateurs préudent, dans les premiers mois de la guerre, aux tâches permanentes qui leur seront assignées et s'essayaient eux-mêmes à les fixer. Tout ce qui sera leur guerre, plus que dans toute autre arme, est à innover; et ils y appliquent d'emblée toutes les ressources de leur initiative et de leur courage, dans l'atmosphère des dangers les plus imprévus.

Le 18 mars, le lieutenant Brocard, de l'escadrille D.6, avait été désigné pour prendre le commandement d'une escadrille nouvellement formée, sous le nom de M.S.3, et qui devait remplacer la BI. 3 à la VI<sup>e</sup> armée. Il y recevait le lendemain le sergent Védrines, engagé volontaire. Tous deux commençaient le 22, sans résultat d'ailleurs, leurs premières chasses. Mais le 24 mai, Védrines accomplissait heureusement sa première mission spéciale. Le secret le plus absolu y était lié. Longtemps il fut impossible d'en connaître exactement l'objet; et il en fut de même à chaque renouvellement, car Védrines fit en quelque sorte de ces missions sa spécialité, beaucoup plus que du combat pour lequel il ne semble pas s'être jamais senti une forte inclination.

Le populaire «Julot» a pris soin de conter lui-même, à sa façon, et ses missions et ses premiers déboires militaires (*Dans le Journal, février 1919.—Avant la guerre, Védrines avait participé aux circuits de l'Est, d'Angleterre, gagné Paris-Madrid, la coupe Gordon-Bennett.*). D'abord il fut chargé pendant trois semaines, sur l'ordre du général Bernard, commandant l'Aéronautique, de guetter des zeppelins; puis il opéra avec un appareil blindé, qu'il baptisa «La Vache», quelques reconnaissances et de vagues réglages. Trois semaines, encore, en enfreignant des ordres, il servit utilement un «colonial», le général Leblois. Envoyé à Dijon, avec cette note: Incapable et indiscipliné, il y resta plusieurs mois, absolument oisif. Enfin, il s'adresse, au début de 1915, au commandant Barès. Celui-ci le nomme sergent et lui confie ses premières missions spéciales: elles consistaient à déposer des agents de renseignements munis de pigeons ou des travailleurs dans les lignes ennemies. Védrines en accomplit huit en 1915. A plusieurs reprises il fit preuve d'un exceptionnel courage en allant rechercher quelques jours plus tard, en des lieux convenus, ses mystérieux passagers. Le 29 mai il réussit à en ramener un.

Le 13 juin, un second ne fut pas au rendez-vous fixé. Peut-être avait-il été fusillé. Un troisième fut découvert, à l'entrée du bois de Ham, au moment où Védrines allait l'enlever (*Il avait été chargé, quelques jours avant l'attaque du plateau de Quennevières, de s'introduire dans l'aérodrome de Vouël, faubourg de Tergnier. Jamais nul ne le revit.*).

Ces exploits lui valent d'être cité à l'ordre de l'armée. Le 29 mai, le général Dubois lui remet sur le terrain la croix de guerre. Védrines compte, en outre, à l'escadrille, jusqu'à la fin d'août 1915, le plus grand nombre d'heures de vol.

L'ennemi qui a aperçu son adversaire en arrière et au dessous de lui efface son fuselage de droite à gauche pour permettre à son observateur de tirer. Celui-ci le fait, en se penchant de côté et d'autre, avec un fusil automatique. Le Nieuport est atteint de quatre balles, deux à droite et deux à gauche du pilote, qui traversent les ailes. Le capitaine Brocard se rapproche alors à 80 mètres et riposte avec sa carabine Winchester: deux chargeurs de 9, puis 20 cartouches de Mauser sont tirés sans résultat apparent. A 50 mètres enfin, le commandant de la 3 tire son troisième chargeur. A la dernière balle, l'Allemand pique brusquement. Le moteur ou le pilote est touché. Les deux appareils se suivent à une distance variant de 20 à 80 mètres, le français légèrement en arrière et en dessous. A 1.000 mètres d'altitude, l'observateur allemand se lève soudain, se retourne, lève les bras et fait signe de ne plus tirer: ou il n'a plus de munitions, ou son pilote est sérieusement touché. La descente des deux avions continue, brutale, jusqu'à 400 mètres du sol. Les tranchées allemandes sont proches. Le pilote poursuivi réussit à les franchir et à atterrir à quelques centaines de mètres en arrière de ses lignes. Le capitaine Brocard doit faire demi-tour pour rentrer dans les siennes: maintes fois il avait dû tourner sur lui-même pour éviter de dépasser son adversaire, aisément gagné de vitesse.

Le deuxième avion abattu, à l'escadrille, le fut par le caporal Guynemer, le 19 juillet. Ce jour-là, il était parti à 8 h.15 avec le soldat Guerder à la recherche d'un avion allemand signalé sur Coeuvres. Il le rejoint sur Pierre-fonds et lui tire vainement cinquante coups de mitrailleuse: l'arme s'enraye. L'ennemi, plus rapide cette fois, s'échappe, poursuivi jusqu'à Coucy où il pique et descend dans les nuages vers Laon.

Guynemer et Guerder revenant vers les lignes françaises aperçoivent à ce moment à 3.200 mètres un Aviatik se dirigeant vers Soissons; ils le suivent jusque sur la ville. Guynemer pique et se place à cinquante mètres en arrière de lui, au-dessous et à gauche sans être vu. C'est la position la plus meurtrière. Guerder qui a désenrayé sa pièce ouvre le feu. Aux premiers coups, un éclat de l'Aviatik saute. L'observateur ennemi riposte à la carabine. Une balle érafle la main droite et traverse le casque de Guerder à quelques millimètres de la tête; une autre touche l'aile. A la dernière salve de mitrailleuse, à 2.800 mètres, le pilote allemand s'effondre dans le fuselage; l'observateur lève les bras; l'Aviatik tombe à pic, s'enflamme et s'abat en tournoyant à la cote 151. Guynemer, canonné par l'ennemi, atterrit à la carrière l'Evêque, au sud-est de Soissons. On roule l'appareil pour le mettre à l'abri, l'hélice heurte un tas de foin et se brise. La réparation se fait sur place et Védrines ramène l'avion par la voie des airs à Vauciennes, en prenant le vainqueur comme passager. C'est la première victoire certaine de Guynemer. Elle lui vaut, ainsi qu'à celui qui devait être son «Vieux Charles», de par son prénom même, Guerder, la médaille militaire. Le combat s'est livré en dix minutes, de 10 h.15 à 10 h.25, entre 20 et 50 mètres de distance. Nul ne prévoit, encore quelle série glorieuse il ouvre pour celui dont la vie devait être une brève et fulgurante épopée. Près de cinq mois s'écoulaient entre sa première et sa seconde victoire. Il n'abattrait, en effet, son second avion, dans la région de Compiègne, que le 5 décembre 1915.

Sur ce chevalier de l'air, sur ce héros de France, à jamais légendaire, dont la mémoire plane sur le groupe des Cigognes comme celle d'un demiurge, figure de flamme et d'éclairs, bien des pages, déjà, ont été écrites. Henry Bordeaux, qui ne l'a guère connu, a consacré à ses ancêtres plutôt qu'à lui-même un ouvrage de compilation assez indigeste (*Vie héroïque de Guynemer, 1918*). On n'y trouve, outre quelques lettres, en fait de traits personnels, que sa devise: faire face et la définition de son avion: une mitrailleuse volante. M. Bordeaux conte encore que Guynemer, comme plus tard Fonck, ne pouvait tenir en repos dans sa famille et qu'il se faisait réveiller par sa soeur les jours de beau temps pour voler et combattre. C'est peu pour un ouvrage du format d'un roman. Il est vrai qu'il était difficile de faire de la littérature avec un homme qui se contentait d'écrire à son père, après sa première victoire: «Aucune impression, sinon de curiosité satisfaite.» Sa mort mystérieuse même ne devait prêter à aucun développement. On sait que Wissemann qui se vanta de l'avoir tué fut lui-même abattu d'une balle à la tête par Fonck. Guynemer, qui avait préparé Polytechnique, fut trois fois ajourné par le recrutement. Il partit donc comme engagé volontaire, à vingt-et-un ans. Toute sa foudroyante carrière tient en moins de deux années, du 5 décembre 1915 au 11 septembre 1917, date de sa disparition. Entre ces deux dates s'inscrit toute sa gloire; on y relève et ses 54 victoires et ses 25 citations et ses blessures. Il est, dans ces vingt-deux mois, toute l'incarnation de l'Indignation française devant le Crime allemand.

La tâche implacable qu'il s'était assignée était pour lui une obsession. Dès septembre 1915, le nombre de ses heures de vol mensuel (45 h. 50), dépassait celui de Védrines (32 h. 20). Sans cesse, il allait à l'arrière pour harceler les constructeurs. Et rien ne pouvait le détourner de son but. A ses amis même, il s'efforçait de faire partager son exaltation guerrière, en leur expliquant ses coups. Ne devait-il pas, le 25 mai 1917, accomplir un exploit sans précédent dans les annales de la chasse aérienne en abattant quatre avions le

même jour ? Rien autre ne l'intéressait et il avait dans sa tenue les négligences d'un savant constamment préoccupé par un problème fixe, mais aussi la physionomie la plus extraordinairement expressive. Jamais il ne lisait les lettres d'une écriture inconnue, au grand dam de ses plus ferventes admiratrices. Ne reçut-il pas un jour un pli, avec cette magnifique suscription: **Guynemer, célèbre aviateur, Secteur de l'intrépidité et de la gloire.**

Le «Gosse», ainsi que ses camarades l'appelaient familièrement à l'Escadrille, avait une maîtresse qu'il trouvait la plus belle de toutes. Il l'adorait, bien qu'elle n'eût rien qui semblât justifier une telle passion. Un jour, il se présenta chez elle à l'improviste et eut la stupéfaction de la trouver aux soins d'un médecin et d'une sage-femme, appelés en hâte pour l'assister dans ses couches. Notre héros ne s'était aperçu de rien; au moins put-il se dire qu'il battait, sans contestation possible, après tant, d'autres, le record de la distraction... Après avoir ravi à Védrines celui des heures de vol, il devait en octobre rivaliser avec lui dans les missions spéciales.

Mais une date s'était inscrite, entre temps, dans l'histoire de l'Escadrille 3: c'était celle du 28 août 1915. Le capitaine Brocard abattait, ce jour-là, un second avion et il en suivait à son tour jusqu'au sol l'anéantissement atroce dans les flammes, comme Guynemer le 19 juillet. L'ennemi se dirigeait sur Compiègne. Le capitaine Brocard, seul sur son Nieuport, le prend en chasse et s'approche de lui sans être vu jusqu'à 50 mètres, à 3.600 mètres d'altitude. Il lui tire dix balles de mitrailleuse, avant que cet adversaire, qui semble enfin l'avoir aperçu, ait eu le temps de faire un mouvement. L'avion ennemi pique verticalement, à plein moteur. Cent mètres, plus bas, un objet noir se détache de l'appareil; c'est probablement l'un des deux passagers qui est projeté dans le vide et achève précipitamment son existence d'oiseau de proie. L'appareil en chute se met sur le dos, puis en spirale et va finalement s'écraser sur le sol où il prend feu au milieu de la forêt d'Halatte, à quelques centaines de mètres de Fleurines. Le capitaine Brocard atterrit, à 300 mètres de lui, dans la clairière, assez tôt pour entendre éclater les cartouches allemandes échauffées par l'incendie et voir exploser, l'une des deux bombes qu'il portait; l'autre était tombée à quelques mètres de là sans éclater. Le feu achève son oeuvre; un passager écrasé sous le moteur a reçu deux balles dans la tête et dans la poitrine. Une section d'infanterie territoriale, qui se trouve là, lui rend les honneurs et l'inhume à Fleurines. Les journaux signalent le lendemain qu'il s'agit du lieutenant de Bailier.

Pendant l'automne de 1915, l'Escadrille 3 fait des reconnaissances, des rondes de chasse, remplit des missions de surveillance, de protection et de bombardement. Le lieutenant de Ruffière, qui l'a quittée le 7 septembre pour entrer dans l'infanterie, tombe en octobre au cours de l'attaque des lignes allemandes, pendant la bataille de Champagne, frappé d'une balle au cœur au moment où il s'emparait de canons ennemis. Le 26 octobre, le président de la République remet la médaille militaire à Védrines. Pourquoi ce dernier, dès le mois suivant, ne devait-il plus tenir que le dernier rang à l'Escadrille, par le nombre de ses heures de vol: 3? Singulier exemple d'une notoriété de l'aviation de paix qui s'effondre au souffle brûlant de la guerre.

Avec le mois de décembre 1915 commence la série des victoires ininterrompues de Guynemer; il en compte trois dans le mois, les 5, 8 et 14. Le 5, deux avions ennemis évoluent à 3.200 mètres dans la région à l'ouest de Chauny. Guynemer se dirige vers le plus élevé et le rejoint au-dessus de Bailly. Il tire à 50 mètres une quinzaine de coups de mitrailleuse. Son adversaire n'a le temps de lui répliquer que deux fois, car Guynemer se place aussitôt au-dessous de lui à une vingtaine de mètres en arrière et tire le reste de son disque de quarante-sept cartouches. L'Allemand pique en vrillant. Guynemer, très canonné, atterrit le long de l'Oise, au nord de Compiègne.

Le 8, mission lui est donnée de repérer une nouvelle voie ferrée construite par l'ennemi de Roye à Nesles. En cours de vol, il coupe la retraite à un avion ennemi au moment où il passe les lignes, à Beuvraignes, et le prend en chasse. Après l'avoir rejoint en cinq minutes, il lui tire derrière et dessous quarante-sept coups de mitrailleuse. Il est 10h.35. L'avion allemand pique, prend feu, se retourne, puis descend les roues en l'air, déporté jusqu'à Beuvraignes par un vent d'ouest très violent. Le passager et le pilote sont projetés hors de l'appareil et tombent, le premier dans les bois de Bus, le deuxième à Tilleloy. Guynemer atterrit et donne les renseignements qui lui ont été demandés sur la voie ferrée.

Le 14, il escorte l'escadrille de bombardement V. 108 au-dessus d'Hervilly, et se voit attaqué, au cours du bombardement, par deux monoplans Fokker, forme Morane, à ailes basses et moteur rotatif. L'un, biplace, vient sur lui qui riposte par dix coups de mitrailleuse. L'avion ennemi fait demi-tour sans répliquer, se heurte à un camarade d'escorte de Guynemer, l'adjudant Bucquet, et se dérobe. Puis il revient sur Guynemer qui ouvre alors le feu à 100 mètres et tire ses dernières cartouches au moment où l'ennemi passe à 15 mètres au-dessus de lui. Le Fokker pique immédiatement en vrillant. Guynemer recharge sa pièce et pique à son tour sur le second Fokker aux prises avec Bucquet et deux Voisins. Au bout de dix minutes de combat, l'ennemi abandonne. L'appareil de Guynemer a reçu cinq balles, dont une dans l'hélice.

Ces premiers exploits valent au jeune engagé d'être cité à l'ordre de l'armée, et le 24 décembre, la croix de chevalier de la Légion d'honneur.

«Pilote de grande valeur, déclare sa citation, modèle de dévouement et de courage, a rempli depuis six mois deux missions spéciales exigeant le plus bel esprit de sacrifice et livré treize combats aériens dont deux se sont terminés par l'incendie et la chute des avions ennemis.»

Et voici l'année de Verdun. Védrines, décidément bien las, l'inaugure en se faisant diriger sur l'école de tir aérien de Cazeaux.

Le 2 février, le sergent pilote Grivotte et le lieutenant observateur Grassal, partis pour un vol de protection, tombent dans les lignes allemandes, entre Frise et Péronne. Grivotte, en luttant contre un Fokker est tué sur le coup. Grassal, gravement blessé, meurt le soir, des suites de sa chute. Cette double perte de l'Escadrille, au combat, succédant à celle de Dineaux, est saluée, dans le journal de la 3, de cette simple phrase: «Quel que soit leur sort, ils ont rempli leur devoir jusqu'au bout et méritent le respect et la reconnaissance des officiers, sous-officiers et soldats de l'Escadrille et du pays tout entier.» Plus un mot de commentaire ne soulignera dorénavant la mention de la mort ou de la disparition des pilotes.

Guynemer remporte, les 3 et 5 février, de nouvelles victoires, tandis que Deullin, le 11, est cité pour avoir, depuis huit mois, accompli plus de soixante opérations de photographie aérienne, de reconnaissances lointaines et de bombardement. Ce n'est aussi pour ce dernier que le début d'une carrière qui sera parmi les plus brillantes de l'Escadrille.

Deullin, après avoir volé sur Farman à la 62, avait appris à la 3 le maniement du Nieuport. On sait quel technicien consommé il devint de la chasse aérienne. Très calme, toujours précis, s'expliquant peu, il n'en était pas moins passionné d'aviation. Son chien même, qu'il emmenait fréquemment en biplace, avait reçu de lui un nom d'appareil: *Parasol*. Ce fut longtemps le basset favori du groupe des Cigognes et il n'y démentit pas l'intelligence de son maître. La force de constitution de celui-ci était peu commune: elle lui permit de guérir en quinze jours d'une blessure reçue par surprise, à Dunkerque, au cours d'un combat aérien.

Mars 1916: le sergent Guynemer, nommé sous-lieutenant le 4, coupe à nouveau la retraite, le 12, à un ennemi signalé de Compiègne et l'abat en flammes, sur un bois, après avoir eu sa mitrailleuse enrayée trois fois. Le 13, dès son arrivée à Bar-le-Duc, avec Brocard et Deullin, il combat quatre avions le matin et deux l'après-midi: cette frénésie guerrière lui vaut deux balles dans le bras gauche. On doit l'évacuer. Le 6 mars, déjà, il avait eu son avion, ses vêtements et ceux de son observateur criblés de balles.

Le capitaine Brocard, à son tour, mène la lutte et rassemble à cet effet son Escadrille le 14. Le 17, il combat successivement —chef

qui ne paye pas de ses paroles mais de sa personne— un Fokker, un L.V.G. et un Aviatik. Il est lui-même blessé à la lèvre, le 19, en attaquant un nouvel L.V.G. à 25 mètres, et évacué. Son appareil avait reçu, ce jour-là, 12 balles. Son détachement reçoit l'ordre de travailler avec le groupe du commandant du Peuty pour la police et la chasse dans le secteur compris entre la Meuse et la route d'Étain. Il s'y emploie avec la même ardeur. Védrières, lui-même, rentré à l'Escadrille le 23, participe le 26, avec Bucquet et Ghainat, à un combat au nord de Douaumont, dont ce dernier sort vainqueur (1). Le passager ennemi est atteint; sa tête repose sur le bord du fuselage, sa mitrailleuse demeure verticale et abandonnée. Pour cette victoire, qui est la treizième de l'Escadrille, Chainat reçoit la médaille militaire.

C'est le type parfait du «mécano» et la réplique frappante, quant à la tenue, de Védrières. Ne le vit-on pas un jour réclamer violemment au capitaine Brocard sa nomination d'officier et, sur les objections courtoises de ce dernier, déclarer qu'il ne ferait plus rien. Il se calmait et le fit bien voir à ses nouveaux combats.

Deullin n'échappe pas au sort de ses deux vaillants camarades. Après avoir descendu le 31 mars un Fokker entre Consenvoye et Beaumont, il est blessé le 2 avril mi bras droit, comme Guynemer, au cours d'un combat avec un Albatros. Il n'en livrera pas moins le 27 et le 30 de nouvelles attaques. Le 27, il descend un Aviatik de reconnaissance. Le 30, il surprend un Fokker, lui tire vingt-quatre balles à 15 mètres et l'abat à la lisière des bois au nord de Douaumont; le capot et le pare-brise de son Nieuport sont éclaboussés du sang du pilote allemand. Le 13 mai encore le voit livrant combat à quatre reprises à une escadrille de cinq avions ennemis et recevant six balles dans son appareil.

(1) *Quant à Védrières, il finit la guerre dans une usine d'obus. Il se tua le 21 avril 1919, au cours d'un raid aérien Paris-Rome, en tombant en vrille à 500 kilomètres de Paris.*

Le 28 avril, l'Escadrille 3, au cours d'une reconnaissance offensive générale, avait perdu le lieutenant Peretti. Celui-ci, poursuivi par un Fokker qu'il avait attaqué, avait reçu une balle dans les reins. Sa mitrailleuse, enrayée, l'avait obligé de rompre le combat. Son appareil était tombé entre la Meuse et le canal, à 200 m. au nord de Thierville. Peretti avait été relevé mort.

Le capitaine Brocard, fuyant l'hôpital, avait regagné son poste de combat dès le 8 avril à Breuil. C'est le 16 que l'escadrille fut transférée à Cachy, dans la Somme.

Le 6 juin, on y vit paraître, pour la première fois, le lieutenant de la Tour, venant de la 57, élégant, et exubérant, mais de cette élégance un peu spéciale où se reconnaissent les anciens sous-officiers de cavalerie et de cette exubérance bien connue des fils du Midi qui devait le conduire à «arranger» le récit de ses combats, vingt fois ressassés à ses camarades, au prix même de quelques invraisemblances. Deux exemples en seront les témoignages.

De la Tour, pris à sa propre faconde, racontait qu'un jour, volant en rase-motte, au-dessus des lignes, moteur calé, il s'était vu obligé, pour passer les réseaux de fer barbelé, de faire des chandelles... Une autre fois son moteur à nouveau calé par une balle ennemie, il avait fait un «looping» et s'était trouvé nez à nez avec un avion ennemi auquel il avait tiré une «vieille giclée» de quelques cartouches... Or, ces deux manoeuvres sont matériellement impossibles avec un moteur calé. Elles ne relèvent que d'un Tartarin dans les airs. De la Tour faisait oublier cette fantaisie verbale par une audace au combat peu commune: on le voyait fondre littéralement sur son adversaire de haut en bas, avec la même intrépidité que Guynemer, bien qu'il fût un tireur médiocre (*Il lui arriva même d'avoir avec Guynemer, au sujet d'avions abattus par eux, une discussion d'une violence homérique*). Et sa virtuosité acrobatique était extraordinaire; elle devait d'ailleurs causer sa perte dans une exhibition au-dessus d'un terrain d'aviation anglais.

De la Tour qui commanda, au printemps de 1917, l'Escadrille 26 à Bonne-Maison, sans y laisser le souvenir d'une réelle autorité, adorait parler des femmes et les décrire; car sa loquacité ne s'étendait pas qu'aux sujets de guerre. Volontiers disait-il de lui, en levant la tête avec un sourire indéfinissable: «Je suis beau». Et il faisait tout pour entretenir, comme il convenait, cette beauté. Ses camarades ne le surprisent-ils pas au lit un beau matin sous l'étreinte d'un fixe-moustaches qu'il n'avait, d'ailleurs, que naissantes...

L'escadrille N. 3, en même temps qu'elle fête, en juin 1916, le retour de Guynemer, s'enrichit encore de l'arrivée du lieutenant Heurtaux et de l'adjutant Dorme.

Heurtaux vient de l'Escadrille N. 38. Psychologiquement, il est tout l'opposé de de la Tour. Peu communicatif, ses réponses évasives, son air absent, déconcertent les bavards, mais sa physionomie blonde, presque puérile, masque une volonté de fer. Jeune officier d'avant-guerre, cultivé, fort intelligent, musicien, tireur hors ligne, chasseur parfait, son audace au combat est d'une témérité sans égale. Lorsque le capitaine Brocard, promu commandant, prendra la direction du groupe, à Cachy, il assumera, avec une autorité parfaite, sa succession à la tête de la 3, en novembre 1916, et nul chef de l'Escadrille ne sera plus aimé que lui de ses pilotes. Seule, la gravité de ses blessures l'obligera, à Dunkerque, à abandonner le front. A l'hôpital anglais où il sera soigné, le prince de Galles lui rendra visite et lui témoignera une touchante affection. Pendant sa convalescence, il acceptera une mission en Amérique, puis finira la guerre aux côtés du commandant Brocard, au sous-secrétariat de l'Aéronautique.

Dorme était maréchal des logis d'artillerie en Afrique, à la mobilisation. Il réussit à passer dans l'aviation au début de 1915. Affecté au camp retranché de Paris, sur Caudron bi-moteur, il fut victime d'un grave accident nocturne en atterrissant.

Anticipant sur sa carrière de chasseur, on le vit le 3 avril 1916, parti du Bourget, foncer seul sur six L.V.G., en obliger cinq à fuir et descendre le dernier. A l'Escadrille 3, la gloire lui devait venir en huit mois, par une science incomparable du combat où seul Fonck devait le dépasser. Jamais, quelque éloignées que fussent ses incursions dans les lignes ennemies, il n'y trouva son maître. L'as allemand Worms, auquel il livra son dernier combat, le 25 mai 1917, ne put que descendre avec lui jusqu'au sol, tant leur maîtrise à tous deux s'avéra jusqu'au dernier moment égale. Mais la mitrailleuse de Dorme s'enraya et son appareil prit feu en approchant des arbres. Cette maîtrise merveilleuse du «Père Dorme», Guynemer l'a déclarée faite de virtuosité dans le pilotage et dans l'approche de l'ennemi, d'une rare précision de tir et par dessus tout, d'une audace calme et réfléchie que rien ne troublait. Et Guynemer n'omettait pas de louer aussi vivement que son énergie la droiture du «Père Dorme», sa simplicité, sa bonhomie qui étaient aimées de tous. Jacques Mortane, qui vécut avec lui, lui a reconnu l'allure paisible et tranquille du pêcheur à la ligne (*La guerre aérienne, n° 41, 23 août 1917*). Sa tenue immuable de chemineau de l'air, sa casquette et son bâton dont il ne se séparait jamais, même en avion, sur son «12 vert», sont demeurés légendaires au Groupe. «Il était tout entier, a écrit de lui le commandant Brocard, dans ses yeux de Lorrain, clairs et volontaires qui reflétaient l'énergie du plus généreux caractère que j'aie connu.» Petit, trapu, toujours extrêmement calme, le profil néronien, le père Dorme était aussi l'«Incrévable». Son mot, lorsqu'il avait descendu quelque ennemi, était celui-ci: «Je l'ai mis en boule.»

Le poète de l'Escadrille lui fit l'hommage d'un sonnet; car si le groupe des Cigognes eut son peintre, la N. 3 vit ses as et ses exploits chantés par un notaire, son sergent-major et son doyen, auteur d'un recueil de scènes et de tableaux rustiques au titre plein de mélancolie: En marge de l'étude, publié en 1909 et dédié au maire et président de la Chambre des notaires de Montbrison. Le barde basochien des Gigognes s'appelle Emile Chauvon, et voici son sonnet: s'il n'a pas pour lui la souveraine perfection de ceux de Heredia,

au moins présente-t-il dans une langue bien particulière et sous des rimes incontestablement riches, en des traits aussi familiers qu'inoubliables, le héros qu'il honore :

Râblé comme un Lorrain, nerveux, ayant du ventre,  
Il sursaute en marchant tel un pneu trop gonflé.  
Velu comme un ourson, dans sa carlingue il entre  
En mâchant des jurons d'un ton peu camouflé.

C'est l'Incrévable Dorme, Appliqueur de soufflets  
Sur les trognes du Boche, Illustre dans le Centre,  
Aimé pour ses refrains, joyeux par son sifflet :  
Il a vingt fois frappé la bête dans son antre.

Le coup fait il descend, attrape sa badine,  
Met un pied en croisé, dresse sa lourde échine,  
Puis il attend qu'on vienne à son «communiqué».

Un éclair de combat sur ses traits s'illumine  
Et l'on entend ces mots, comme un bruit sourd domine,  
«J'en ai bigorné deux, le troisième a piqué.»

Alors que le mois de juin 1916 s'était terminé par un succès de Deullin, fait chevalier de la Légion d'honneur le 4 et qui avait réussi le 26, à coups de balles incendiaires, à enflammer un drachen, le mois de juillet débute par deux attaques sans résultat de l'adjudant Guignet sur une autre «saucisse» ennemie, dans la région de Brie. Guignet, attaqué à son tour par deux Fokkers, est atteint par plusieurs balles explosives: l'une lui traverse le bras, une autre le blesse dans le dos, une troisième arrête net son moteur. Le malheureux pilote réussit cependant à planer jusqu'à nos premières lignes et capote dans nos fils de fer. Fortement canonné, il parvient à se terrer dans les boyaux et à gagner une ambulance. Qui dira jamais ce que de telles minutes représentent de surhumaine résistance dans la souffrance?

Mais quels hommes constituaient alors les premiers groupes de combats aériens: Guynemer, Heurtaux, de la Tour, Deullin et Dorme, Benois et Chainat, Raymond, nouveau venu à l'Escadrille depuis le mois de mai et Haussemand. Tous ces grands pilotes mènent une existence exemplaire. Ce ne sont point des clients assidus du bar: aucun d'eux ne prend une goutte d'alcool. Au dire de leur médecin, le docteur Castex, ils suivent une hygiène alimentaire et physique parfaite.

Guynemer, toujours habité par un génie dominateur, sait tout son mérite; il ne cherche pas à le faire sentir, bien qu'un mouvement, un mot de jeunesse, parfois, le trahisse assez maladroitement. Jamais on ne lui voit faire, pour son plaisir, une acrobatie. Il s'efforce plutôt de devenir le meilleur pilote, car il est remarquable qu'au temps même de ses premiers succès, il vole sans beaucoup d'habileté. Sa résistance à la fatigue lui permet de se prodiguer. Jamais il ne se plaint d'aucun malaise, lui qu'on a prétendu tuberculeux, à cause de son teint jaune et de son regard ardent; et les plus émouvantes péripéties de combats aériens le laissent dans un équilibre physique et moral complet.

Mais l'exemple d'une telle élite est contagieux et beaucoup de nouveaux pilotes, appelés à l'Escadrille par le commandant Brocard, brûlent de s'égalier aux plus grands. Cet enthousiasme qui ignore la prudence leur est parfois fatal, dès leur premier vol.

Un sergent, nommé Borde, après avoir fait une chute assez sérieuse et brisé son appareil au cours d'une reconnaissance préalable du secteur des opérations, repart le lendemain dans une ronde et ne revient pas.

Le 9 juillet, Deullin et Heurtaux attaquent un drachen, puis trois avions ennemis. Le combat s'engage: Deullin approche à bout portant un L.V.G., mais il est lui-même pris en chasse par un second avion allemand. Heurtaux fonce sur ce dernier et lui tire un rouleau de mitrailleuse. L'ennemi pique dans ses lignes, tombe désarmé, puis descend verticalement. Une légère colonne de fumée s'élève, qui s'en va s'épaississant à mesure que l'avion s'enflamme.

Pendant ce temps, Dorme, qui fait partie du groupe, attaque un autre L.V.G. : trois fois il revient à la charge et le tire finalement à 5 mètres. A la dernière balle, il voit le passager atteint tomber dans l'appareil, et l'avion aussitôt descend en vrille. Dorme le suit quelques secondes, tandis que de la Tour, survolant le combat, force un adversaire qui se dirigeait sur Heurtaux à s'éloigner. Le groupe ennemi, forcé dans ses lignes et repoussé à 20 kilomètres à l'est de la Somme, est complètement désarmé.

Rien ne peut relater plus explicitement les phases de ces duels en groupes, la formidable tension nerveuse qu'ils exigent, leurs angoisses et leurs surprises, la promptitude avec laquelle chacun doit s'engager, feindre ou rompre, pour lui-même ou pour un camarade en danger, suivant des situations qui se modifient de seconde en seconde. Cette recherche vertigineuse de l'adversaire à travers l'espace, ces engagements mortels qui durent parfois le temps d'un éclair au plus haut des nues, ont de quoi confondre l'esprit.

Guynemer, qui a volé quarante-neuf heures en juin et cinquante-quatre en juillet, voit un jour de ce dernier mois, son hélice fauchée par les balles de sa mitrailleuse. Le moteur déséquilibré secoue violemment son appareil. Il réussit cependant à couper les gaz et à atterrir en vol plané, sans accident, à l'aérodrome de Chipilly. Son avion est complètement inutilisable.

A cette époque, la combativité de l'Escadrille est inouïe; son incomparable pléiade d'as rivalise de bravoure dans des attaques continuelles. Ses rondes de chasse prennent un sens si implacable que l'ennemi, le plus souvent, à leur approche, s'éloigne ou refuse le combat. Palmes et citations pleuvent sur ces vainqueurs; et ces dernières ne trouvant plus de termes pour célébrer tant de vaillance, se bornent à mentionner des dates et le nombre d'ennemis abattus, telle celle du 13 septembre, qui s'applique à toute l'Escadrille:

«A fait preuve d'un allant et d'un esprit de dévouement hors pair dans les opérations de Verdun et de la Somme, livrant, du 19 août au 19 août 1916, 338 combats, abattant 38 avions, 3 drachens, et obligeant 36 autres avions fortement atteints à atterrir.»

En août 1916, le lieutenant de la Tour enlève le record du vol avec quatre-vingts heures.

Il arrive même que les citations ne parviennent plus à suivre les victoires de plus en plus précipitées. Les 25 et 28 septembre, Guynemer, Deullin, Heurtaux et Dorme sont cités à l'ordre de l'armée pour leurs succès de juin, d'août et du début de septembre, sans plus de précisions. On se borne à les qualifier de «brillants pilotes (1)».

*(1) Deullin devait bientôt quitter l'escadrille pour prendre le commandement d'un groupe de combat. Le 4 septembre 1918, il fut fait officier de la Légion d'honneur, avec la citation suivante: Deullin, Albert Louis, capitaine (réserve) au 8<sup>e</sup> régiment de dragons, commandant un groupe de combat: «Merveilleux pilote de chasse, officier d'élite, modèle des plus hautes vertus militaires, dont la bravoure, l'élévation du caractère, l'intelligente activité sont devenues proverbiales dans l'aviation française.*

*Trois fois blessé en combat aérien, a toujours repris, avant d'être complètement guéri, sa place dans la bataille. A d'admirables qualités de combattant unit les plus rares mérites du chef. Par son exemple quotidien et son travail incessant a fait, en trois mois, du groupe de combat qu'il a créé, une unité d'élite. Dans les premiers jours de l'offensive allemande, a exécuté dans la pluie, au ras du sol, d'audacieuses reconnaissances qui ont valu au commandement des renseignements précieux. A abattu récemment son vingtième avion ennemi. Chevalier de la Légion d'honneur pour faits de guerre. 12 citations.»*

Le 22 septembre, Guynemer avait livré six combats sans résultat, attaquant à trois reprises huit L.V.G. sur Chaulnes et Roye. Le lendemain, plus heureux, il abattait en feu ses 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> avions et, entre ces deux victoires, en faisait atterrir un troisième désespéré. Mais il recevait lui-même de notre artillerie spéciale, canonnant ses adversaires, un obus de plein fouet dans son avion. Par des prodiges d'adresse, il parvenait à regagner nos lignes près de Fescamp où il capotait et se blessait légèrement.

Le 10 novembre, après trois attaques vaines, il parvient à abattre un biplace Albatros protégé par trois monoplaces.

Le 16, Heurtaux, Dorme et lui-même descendent chacun un ennemi, tandis que Raymond livre trois combats à un monoplace camouflé qui s'obstine à revenir à la charge après chaque combat et n'abandonne qu'après le troisième tir.

Mais, dans la nuit du 16 au 17, le groupe de Gachy est bombardé par deux appareils ennemis. Trois bombes tombent sur le cantonnement. L'une fait exploser un réservoir d'essence et enflamme un Bessonneau. Un mécanicien, couché dans un coin du hangar, est complètement carbonisé; un autre est gravement blessé. Six appareils sont consumés; un seul, celui du commandant Brocard, peut être sorti du brasier.

Une nouvelle citation, qui est du 5 décembre, mentionne que l'Escadrille n° 3, toujours ardente, déployant dans le combat aérien des qualités d'adresse et d'audace exceptionnelles, a abattu, du 19 août au 19 novembre 1916, 36 avions ennemis. Lorsqu'elle atteindra, en mai 1918, son cent-cinquantième, Emile Chauvon, de nouveau accordera sa lyre et composera un sonnet que ses amis de Montbrison aimeront sans doute à relire dans le chapitre, consacré à l'Escadrille, de son dernier recueil de vers.

Au début de 1917, le 27 janvier, l'Escadrille se transporte de Cachy à Manoncourt, en Meurthe-et-Moselle. C'est l'époque des promotions. Dorme est nommé sous-lieutenant le 1<sup>er</sup> février, Heurtaux, capitaine le 18, ainsi que Guynemer, lieutenant depuis le 31 décembre 1916. Ce dernier avait abattu le 8, pour la première fois, un Gotha et la description qu'il avait faite, au retour, de ce nouveau monstre aérien, avait laissé ses camarades et le capitaine d'Harcourt lui-même assez incrédules. C'était le temps où les Allemands bombardaient Nancy avec des bi-moteurs de 440 HP; Guynemer s'était trouvé face à face avec l'un d'eux, au cours d'une patrouille et il l'avait attaqué instinctivement sous la queue, comme il en avait l'habitude. Mais, à sa grande stupéfaction, il avait vu une trappe s'ouvrir subitement, sous l'appareil ennemi, pour permettre à un mitrailleur d'arrière de lui riposter. Il s'était alors rendu compte qu'il n'aurait raison de ce double adversaire que par une attaque de trois-quarts avant. Elle lui permit de caler, avec quatre ou cinq balles, l'un des moteurs de l'ennemi. On ne crut cependant, au Groupe, à cette surprenante victoire, que lorsqu'un coup de téléphone, interrompant le récit de Guynemer, annonça la descente du Gotha et sa capture près de Pont-à-Mousson. On le photographia et le répandit en cartes postales à Nancy.

Le 9 février, le capitaine Auger remporte sa troisième victoire officielle, en abattant un Albatros. Jacques Boulenger a tracé de lui, à ce sujet, ce portrait: «C'est un petit homme maigre et blond, mal remis encore d'une blessure récente, mais il est venu passer son congé de convalescence à son escadrille, et comme il s'y ennuyait trop s'il ne volait pas, il y chasse comme les autres; c'est bien naturel, n'est-ce pas? Aujourd'hui, justement, comme il faisait un tour du côté des lignes pour se distraire, non pas sur son Spad qui est en réparation, mais sur un vieux Nieuport qu'il avait emprunté, il a rencontré la patrouille allemande qui rentrait après avoir lancé quelques bombes çà et là. Il était «un peu ennuyé» parce que sa mitrailleuse, dérégulée, ne pouvait tirer que coup par coup, mais les Boches ne l'ont pas vu; ils ne se méfiaient guère, étant en forces; alors il s'est mis à les suivre. A un certain moment, l'un d'eux s'est écarté; aussitôt, il lui a «piqué dessus» et il l'a «photographié». Et voilà comment le Führer Krone est tombé en flammes. C'est fort simple.» (*En Escadrille*, p. 128.)

Original, bizarre, très cultivé, doué d'un courage extraordinaire, inséparable du commandant Brocard, le capitaine Auger devait succomber cinq mois plus tard, dans les Flandres, victime de son obstination à livrer combat isolément. Une première fois, en Lorraine, il avait eu son portefeuille garni de billets de banque traversé par une balle. Sans doute se fiait-il, comme tant d'autres, à sa chance, à l'exemple de Guynemer. Celui-ci n'avait-il pas, le 27 mai, mis le comble à sa propre audace en attaquant seul six, puis huit biplaces, réussissant à ramener les premiers de 4.900 à 2.600 mètres, en trois combats, puis un autre du second groupe de 4.000 à 800 mètres, la toile du fuselage arrachée, la mitrailleuse hors de combat. Ce dernier avion ennemi fut repris par un Spad et s'écrasa dans des trous d'obus. Le général Franchet d'Espérey sembla récompenser Guynemer d'une telle témérité en le faisant le 5 juillet, sur le terrain de Bonne-Maison, officier de la Légion d'honneur, en présence des drapeaux de l'aviation et de l'aérostation. Il avait alors abattu 45 avions, reçu 20 citations et 2 blessures. Mais le sort fut fatal le 28 juillet au capitaine Auger. Comme il livrait combat ce jour-là à cinq avions ennemis au-dessus du territoire occupé, il fut frappé par une balle au cou. Grâce à une énergie surhumaine, il réussit néanmoins à atterrir dans nos lignes, entre Woesten et Zuydschoote. Il y mourut aussitôt. «L'aviation, à laquelle il s'était donné de toute son ardeur et de toutes ses forces, écrivit le commandant Brocard, perd en lui un de ses soldats les plus habiles, les plus héroïques les plus généreux.

«Que les pilotes les plus jeunes comme les plus anciens n'oublient jamais que ses camarades le suivaient au combat comme on suit un drapeau et qu'ils s'inspirent de cet exemple magnifique entre tous de dévouement à la Patrie.» Le 2 août 1917, les funérailles du capitaine Auger furent célébrées dans la chapelle de l'hôpital de Dunkerque, en présence du général Auger, son père, de notabilités militaires, de délégations de différentes escadrilles et de la N. 3 tout entière.

A l'issue de la cérémonie religieuse, le commandant du G. C. 12 prononça un discours qui demeure comme l'une des plus hautes et des plus poignantes pages qu'ait inspirées la guerre: «Là-haut, dans le ciel qu'il a sillonné en tous sens, d'Artois en Champagne, de Verdun en Alsace, de la Lorraine aux Flandres, perdu dans les hauteurs du bleu qui attire, dans les rayons d'un soleil toujours glacial, il oubliait pendant quelques heures la terre et ses pauvres misères, les faiblesses de sa santé chancelante, les tristesses d'une sensibilité toujours éveillée, pour vivre le rêve merveilleux que seuls peuvent vivre les aigles.» Fantassin, il entraînait ses hommes à l'attaque le 31 août 1914 et tombait gravement blessé; il reçut la Légion d'honneur sur le champ de bataille. A peine guéri, il entra dans l'aviation. Ainsi se sont souvent réunies et confondues en seul héros, tel Auger, les deux plus grandes gloires de la guerre, la plus obscure et la plus brillante, celle du fantassin et celle de l'aviateur. Combien de troupiers, combien de chasseurs, frappés aux tranchées, se sont élancés de nouveau, malgré leurs blessures, pour conquérir dans les cieux d'autres lauriers. Il y portèrent à leur gouvernail, dans les couleurs nationales, la trace vermeille du sang déjà versé et qui, en se répandant sur la terre sacrée défendue par eux, leur restitua une énergie décuplée pour s'élancer plus haut encore, dans le mystère des nues. «Là, poursuivit le commandant Brocard, au sujet d'Auger, faisant preuve de la plus inoubliable audace, il semble trouver l'élément pour lequel il était créé et devient un pilote de chasse redoutable. Il abat successivement sept avions ennemis et sa poitrine porte la croix de guerre à dix palmes. La gloire qui l'a frôlé s'est

redoutable. Il avait successivement sept avions ennemis et sa poitrine porte la croix de guerre à dix palmes. La gloire qui la nuit s'est embellie de sa modestie et de sa générosité.» Il redit ensuite les circonstances de sa fin, «comment il vient mourir en terre française, tout près de ces tranchées dont il était la sauvegarde, étreignant ce sol qui a vu sa triomphale défaite.»

Et il conclut: «Les Cigognes douloureuses qui ont si souvent volé près de toi sont venues te dire adieu. Déjà quinze d'entre elles t'ont précédé dans la tombe et t'attendent là-haut, plus nombreuses que nous. Dis-leur que nous ne faillirons pas à la tâche, que nous continuerons dans le ciel où maintenant tu reposes à monter une garde sacrée. Dis-leur de bénir nos vols et de nous laisser parmi elles une place quand notre tour viendra. Adieu.»

Moins de deux mois plus tard, l'Escadrille 3 devait faire une perte plus irréparable encore. Le 11 septembre 1917, le lieutenant Bozon-Verduraz, que brûlait la même flamme que Guynemer, partait en patrouille avec lui. *Et Guynemer ne rentrait pas.* Il disparaissait au cours d'un combat contre un biplace au-dessus de Poëlcapelle. *La veille, monté sur un appareil de la 73, à 5.700 mètres, il avait eu une fuite de pression pendant un combat, puis quatre balles dans son avion dont une dans la pompe à air. Il avait alors été obligé d'atterrir, [le pointeau coincé, l'hélice calée.]* L'Escadrille était alors en pleine gloire. Se battant sans répit sur tous les fronts depuis deux ans, montrant le plus magnifique entrain et le plus bel esprit de sacrifice, elle venait d'être citée pour la troisième fois à l'ordre de l'armée. Sous les ordres du capitaine Heurtaux, blessé à l'ennemi, elle venait de prendre part aux opérations de Lorraine et de Champagne et avait abattu pendant cette période 53 avions allemands, portant ainsi le nombre de ses victoires à 128 avions officiellement détruits et 132 autres désemparés.

Le commandant Brocard, ayant achevé son oeuvre, pouvait la quitter. Le 19 septembre, il était nommé chef de cabinet au sous-secrétariat de l'Aéronautique. Aux mérites qu'il y avait, quel ministre eût été qualifié pour lui donner des ordres? Ses adieux au Groupe furent remplis d'émotion, de fierté et de sagesse. Aux pilotes comme aux observateurs et aux mécaniciens, il adressa ses remerciements et ses félicitations. A tous il demanda de ne pas oublier ceux qui étaient tombés à l'ennemi et qui méritaient qu'on les imitât et qu'on les vengeât. Il recommanda la prudence, la méthode dans les attaques, la discipline dans le groupement.

«Il sait, écrivit-il, que les Cigognes que le pays tout entier aime et connaît, ont conquis l'affection et l'admiration aussi bien par l'exemple de leur tenue que par leur éclatante carrière.

«Le commandant part avec la fierté d'être la première et d'avoir vu le triomphe d'un groupe qui a été pour lui la famille la plus aimée et la plus affectueuse, mais aussi avec la peine de quitter ses camarades de combat et la douleur d'avoir vu tomber ceux qu'il aimait, les plus obscurs comme les plus glorieux et parmi eux celui dont la gloire était notre panache.

«Il espère, aux prochaines opérations de printemps et avant si les événements le veulent, reprendre parmi ses pilotes les ailes qu'il ne quittera pas et sur lesquelles resteront dessinés les insignes qui représentent toutes ses joies, ses tristesses, ses espoirs et ses affections: la cigogne et le n° 1.

«Aucun avion de l'Escadrille N. 3 ne portera plus le n°2 (Guynemer), le n°6 (Dorme), le n°12 (Auger), et le n°1 (Brocard).»

On connaît la citation dernière de Guynemer, commandant l'Escadrille N.3: elle est du 18 octobre 1917. «Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race: ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime, animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire, il lègue aux soldats français un souvenir impérissable qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations.» Le 19 octobre, sur la proposition de M. Lasies, la Chambre des députés votait par acclamations une motion invitant le Gouvernement à accorder à Guynemer, symbole des aspirations et des enthousiasmes de l'armée et de la nation, les honneurs du Panthéon.

Et le commandant Brocard déclarait à ce sujet: «Ses ailes protectrices n'y seront point déplacées et sous le dôme où dorment ceux qui nous ont donné notre patrimoine, elles seront le symbole de ceux qui nous l'ont gardé.» Le 30 novembre, enfin, au champ d'aviation de Saint-Pol d'où Guynemer s'était envolé pour la dernière fois, le général Anthoine, commandant la 1re armée, après lui avoir adressé un adieu profondément émouvant, faisait, au nom même de Guynemer, Fonck, son émule, chevalier de la Légion d'honneur, en lui léguant, ainsi qu'au capitaine Heurtaux, la charge redoutable de son héritage. Le lieutenant Raymond qui comptait à l'Escadrille depuis mai 1916 en prenait, au début de 1918, le commandement.

Camarade de collège du commandant Brocard, ancien sous-officier admissible à Saumur quelques mois avant la guerre, fils d'un colonel d'artillerie, Raymond était le type même, à certains égards, du garde du corps, frère de l'héroïne célèbre de l'abbé Prévost. Grand joueur, grand buveur, initiant ses camarades, le verre en main, au rite plaisant du Guindall, sacrant comme pas un, on ne l'entendait jamais parler de rien moins que de faire fusiller tout le monde. Sa tente, parée de peaux de bête, évoquait celle d'Amilcar et toujours il portait au flanc un énorme couteau qui lui avait servi en 1915 à l'attaque du Ban de Sapt, alors qu'il était cuirassier à pied. Car il savait aussi se battre. Ses citations de 1916 et 1917 le montrent, excellent pilote de chasse, faisant preuve des plus belles qualités d'entrain et de bravoure. Le 20 février 1918, il abattait sur Vauquois son cinquième avion ennemi. Avec lui, la plus célèbre Escadrille de France, si éprouvée, comptait encore des as tels que Bozon-Verduraz et Baylies.

Bozon-Verduraz avait fait pendant deux ans l'admiration de l'escadrille de corps d'armée dans laquelle il avait servi, en menant à bien les missions les plus ardues, en ne cessant de rechercher la bataille avec une joyeuse ardeur. Il avait abattu coup sur coup trois avions ennemis en quatre jours. Il en était à son quatrième lorsqu'il fut fait, en avril 1918, chevalier de la Légion d'honneur. Autant de victoires lui étaient encore reconnues lorsqu'il fut appelé en juillet au commandement de l'Escadrille Spad 48 dont l'insigne était un squelette avec une faux et des ailes. Comme le lieutenant Pastré a laissé au Groupe la conférence fameuse que l'on connaît, Bozon-Verduraz avait pour habitude de raconter à tous les invités de sa popote certaine anecdote qu'il avait dédiée aux observateurs de corps d'armée. La voici:

«Le G.4 N°6 était monté par le sergent Gillet comme pilote et le lieutenant d'Anglegean comme observateur.

«Vers le 15 août, conte Bozon-Verduraz, pendant les attaques de la Somme, le lieutenant d'Anglegean part avec son pilote pour faire un réglage de tir entre Balreux et Estrée.

«Le G. 4 et son équipage quittent le terrain de Villers-Bretonneux, mais au-dessus de Proyard, le moteur de droite commence à bafouiller... Hésitation du passager qui demande à son pilote de retourner au terrain. Le sergent Gillet répond : Non. Continuons. Le moteur de droite reprend et le G.4 va vers les lignes.

«Mais le moteur de gauche qui avait très bien marché commence à avoir des ratés... Nouvelle discussion entre l'observateur et le pilote. Celle-ci se termine devant l'arrêt complet du moteur de droite... Hélice en croix !... Le moteur de gauche avait repris normalement.

«Le G.4 fait demi-tour. Les antécédents du pilote faisaient prévoir à l'observateur un capotage certain.

«Aussi, dit le lieutenant d'Anglegean, vous devriez atterrir au terrain auxiliaire de la sucrerie de Proyard.

«Non ! Non ! répond le pilote qui continue directement vers le terrain de Villers.

«Chemin faisant, un terrain se présente au nord de Warfusée Abancourt.

«Il y a un très joli terrain, dit l'observateur, il serait prudent d'y atterrir.

«Non ! Non ! répond le pilote en souriant. Continuons.

«Le G. 4 continuait sa route lorsqu'à 300 mètres de hauteur et à 2 kilomètres du terrain, le moteur de gauche cale net. Plus de discussion, il faut atterrir. Un ancien champ de betteraves se présente. Le pilote le choisit et prend normalement son terrain.

«L'appareil roulait, roulait, roulait. L'observateur, heureux d'être si près du sol, disait : Bravo! Bravo! Bravo! C'est bien ! tout en se retournant vers le pilote pour l'applaudir encore plus chaleureusement.

«L'appareil roulait toujours. Mais... il y eut un mais... le champ de betteraves finissait par un caniveau. Alors l'appareil capota majestueusement.

«Observateur et pilote se trouvèrent suspendus par leurs ceintures.

«Le sergent Gillet répondit alors aux bravos de son passager par un formidable: cà, c'est mieux maintenant!»

Baylies qui s'était engagé dans l'armée française avant la déclaration de guerre des Etats-Unis et qui était passé sur sa demande dans l'aviation de chasse fut l'une des figures étrangères les plus attachantes du Groupe.

Le 19 février, il abattait son premier avion. Le 28 mars, il volait à midi, à 400 mètres au-dessus de Montdidier et observait de la cavalerie, de l'infanterie et de l'artillerie ennemie sur la route de Roye. Au même instant, un biplace boche paraît, à l'altitude de 200 mètres, dans la région de Mesnil-Saint-Georges. Baylies vire aussitôt pour l'attaquer et lui tire une rafale. Son moteur s'arrête brusquement, l'hélice calée, atteint soit par le feu des mitrailleuses terrestres, soit par l'observateur ennemi. Baylies atterrit entre les premières lignes, à 20 mètres à peine d'un détachement allemand et à 30 mètres environ d'un appareil français capoté. Il emporte son altimètre et sa montre et court vers les nôtres sous le feu des fantassins ennemis. L'un d'eux qui manque de le tuer est abattu par un caporal de chasseurs à pied. La petite troupe ennemie atteint le premier appareil, en brise les ailes et l'incendie. Dix volontaires français aident Baylies à rouler son avion sur 300 mètres environ, jusqu'à ce que la violence du feu des fusils et des mitrailleuses boches les obligent à l'abandonner.

Le 17 juin, le sergent Baylies, qui comptait à son actif onze avions abattus, devait terminer une carrière si vaillamment commencée et poursuivie pendant quatre mois. Il conduisait ce jour-là, vers le soir, une patrouille, suivi de Macari et de Dubonnet. Dès leur arrivée sur le secteur Montdidier-Villers-Bretonneux le temps se couvrit et le secteur fut plein de gros nuages noirs. Baylies se dirigea alors vers Lassigny où le ciel était plus dégagé. Quatre monoplaces ennemis venant de Compiègne suivaient la même direction à 400 mètres environ au-dessus de lui. Baylies, en voulant attaquer l'un d'eux, se fit surprendre par un autre qui piqua sur lui. Il dut faire un renversement et tomba en flammes.

Le 13 juillet 1918, le capitaine Raymond, en rentrant de patrouille, avait une panne sèche et faisait sur le terrain même d'Hétomesnil une chute de dix mètres. Son appareil venait se briser sur une tente D.W. qui amortissait le choc. Evacué quelque temps à l'hôpital de Cempuis le doyen du G.C.12 revenait bientôt prendre le commandement de la 3. Mais il volait désormais très peu. Pendant un déplacement de Lisle-en-Barrois à Châlons, il prenait la grippe. C'était le moment où commençaient les terribles complications pulmonaires de l'épidémie. Raymond, hospitalisé à Châlons, mourait cinq ou six jours après, fin 1918, d'une pneumonie double diffuse. Toute la ville lui fit des obsèques splendides.

Le lieutenant Dombrey prenait le commandement de la 3 qui obtenait comme couronnement de son admirable histoire, la fourragère aux couleurs de la médaille militaire.

**R. DE CHAVAGNES.** (A suivre.) — 80 —