

VII

RETOUR DU PRINTEMPS ET DE L'ACTIVITÉ.

AVANCE GÉNÉRALE - NOUVEAUX DEUILS.

HAM - CHAUDUN - BATAILLE DE L' AISNE.

Notre repos tirait à sa fin, et une période de travail intensif allait commencer. L'ennemi, qui avait été sérieusement ébranlé par les soldats de Joffre et de Haig pendant la bataille de la Somme, commençait maintenant ses préparatifs pour une retraite stratégique vers Saint-Quentin où passait la fameuse ligne Hindenburg, et nous, les aviateurs, fûmes les premiers à nous en rendre compte. Les villages et les dépôts brûlaient, et c'était un spectacle navrant de voir des maisons françaises flamber ainsi. Et nous observions d'autres indices : non seulement l'ennemi retirait son matériel roulant, mais il détruisait les voies ferrées, emportant les rails; peu à peu, le tir de l'artillerie diminuait. Par degrés, nous arrivâmes à travailler continuellement, sans trêve ni merci, car il nous fallait donner des renseignements précis sur les intentions des Allemands.

A cette époque, les Etats-Majors avaient reconnu la valeur des renseignements donnés par l'aviation. Il n'en avait pas toujours été ainsi, et je vais revenir de quelques années en arrière pour montrer ce qui se passait en 1914 et évoquer un souvenir personnel :

La plupart de nos chefs d'alors refusaient d'admettre qu'en aéroplane, nous puissions voir la moindre des choses en raison de « notre grande vitesse ». Certains avaient tout de suite compris l'importance de la nouvelle arme. Par exemple, pendant la retraite, Gallieni avait eu foi dans les renseignements rapportés, entre autres, par Watteau montrant que l'armée de Von Kluck, après avoir dépassé Senlis, se détournant du camp retranché de Paris, avait obliqué vers le Sud-Est.

A la même époque, j'étais avec le Général Foch depuis le moment où il avait pris le commandement de son détachement d'armée dans la région de Rethel et de Novion-Porcien et devais y rester jusqu'au sud de la Marne. Devant les difficultés de la cavalerie à franchir les rideaux de feu, Foch avait immédiatement réclamé une escadrille à la 4^e armée qui généreusement mit à sa disposition (elle-même n'était pas trop riche) un seul avion Caudron G.2 moteur Gnome 80 HP, dont j'étais le pilote, le passager étant mon fidèle mécanicien, Paul Raynaud (1). Foch voulait être renseigné plusieurs fois par jour sur la marche des colonnes ennemies, qui se distinguaient si bien sur les routes blanches de Champagne que c'était un plaisir de les repérer et de les marquer sur la carte d'un gros trait de crayon bleu. D'une altitude variant entre 1.500 et 2.000 mètres, on les voyait dévaler en bon ordre vers le Sud, les hommes sur six files pour en diminuer la longueur, s'égaillant à peine quand Raynaud lançait des fléchettes d'acier par boîtes de 100 ou 500. Notre appareil était si lent qu'on avait le temps de voir une batterie de 77 gagner au galop le champ en bordure et, plaçant les bêtes de ses canons dans un fossé, essayer de nous tirer dessus avant que nous fussions hors de portée.

Une fois, ayant dit au Général que les Allemands entraient dans Rethel, il mit en doute mes affirmations. J'insistai. — « Retournez-y voir », me dit-il d'un ton plutôt sec, « vous me rapporterez la confirmation de suite à moi-même ». — « Où, mon Général ? » — « Ce n'est pas à moi de vous le dire, vous me trouverez où je serai ». Evidemment, il n'en savait rien. Mes talons ayant claqué, je m'en étais allé bien vite survoler de nouveau Rethel et, grâce à la maniabilité de l'appareil, il me fut relativement facile de me renseigner au retour, par de multiples atterrissages, de retrouver le quartier général et de donner au chef le renseignement attendu.

Le seul danger, non négligeable, était l'état d'esprit régnant alors, où tout avion était suspect. On tirait dessus et on vérifiait ensuite ! Une fois, à Tours-sur-Marne, le 3 septembre 1914, les troupes d'escorte, cuisiniers, secrétaires d'Etat-Major, rivalisèrent de telle sorte qu'une fois à terre, je constatai que six balles avaient traversé mes plans. Après avoir précisé au Général la position des troupes ennemies, dont cette fois il voulut bien admettre l'exactitude absolue des renseignements, je me plaignis de façon assez véhémente des coups de fusil reçus. Pour me calmer, le Général Foch me fit alors cadeau d'un magnifique parabellum ayant appartenu à un pilote ennemi abattu le matin par ses troupes.

De même, quelques jours plus tard, pendant la bataille de la

(1) Après la guerre, garagiste à Douai.



L'Escadrille à Chaudun près Soisson, 7 Juillet 1917

Debout de gauche à droite :

Soubiran, Campbell, Parsons, Dugan, Mac Monagle, Lowell, Jones, Feteron, de Maison Rouge.

Assis de gauche à droite :

Hill, Masson, Thaw, derrière Whisky, Thenault, Lufbery, Johnson, Eigelow, R. Rockwell.



Entrée du Château de Blérancourt (Musée Franco-Américain)

Offert par Miss Anne Morgan,

où des salles sont consacrées à l'Escadrille Lafayette.

Marne, à la 4^e Armée où j'étais retourné, le Chef d'Etat-Major fut assez surpris d'entendre plusieurs d'entre nous lui dire que, d'après certains indices, — disparition de parcs et convois, — les Allemands semblaient se décrocher pour se retirer vers le Nord.

Pourtant, les troupes de son armée, si elles ne reculaient pas, étaient incapables d'avancer et les forces ennemies ne semblaient aucunement diminuées comme le prouvaient les combats furieux de Contrisson, Revigny, Sermaize, Pargny, Eregny, Blesmes, etc...

Il appela son Etat-Major et me montrant du doigt s'écria en riant ironiquement : « Les voilà bien, ces loustics d'aviateurs : en voici un qui me raconte que les Allemands battent en retraite ». Je me retirai sous le mépris général. Pourtant, quelques heures après, il lui fallut bien se rendre à l'évidence, nos troupes bondissaient vers le Nord, après la bataille miraculeuse. Après tout, on aurait peut-être intérêt à écouter les aviateurs... Pas besoin de dire qu'à partir de ce jour, il nous fit confiance, nous demandant même des informations difficiles à obtenir, une fois que les armées furent terrées le long de l'Aisne. Quelques jours plus tard, à Moirémont, je rapportais au Commandant de l'Artillerie du 2^e Corps les positions de certaines batteries allemandes et lui marquais sur une carte en même temps l'emplacement des batteries françaises. Il ne put s'empêcher de dire : « Mais, de là-haut, vous voyez donc quelque chose ? » Lui aussi fut convaincu !

En 1917, pour confirmer leurs dires, les aviateurs pouvaient donner des photos aériennes sur lesquelles se voyaient les moindres détails, et mettaient fin à toute discussion. Les experts du Corps d'Armée se faisaient fort de distinguer si les positions des batteries étaient occupées ou non, en dépit de tout camouflage. Les traces produites sur le sol par le souffle des canons, les sentiers par où venait le ravitaillement, étaient autant d'indices. En mars 1917, il ne pouvait donc y avoir le moindre doute : les Allemands s'en allaient. Ils comptaient ainsi faire échec à l'offensive des Alliés prévue pour le printemps, grâce à une « retraite élastique » sur des positions très fortes, soigneusement préparées. Là, pensaient-ils, notre élan se briserait net sur des tranchées intactes, dans un secteur inconnu à nos officiers et soldats, et notre avance s'achèverait en désastre pour nous. Ce n'était pas si mal raisonné, mais notre commandement discerna le piège et fit immédiatement creuser des tranchées lorsque les troupes parvinrent aux approches des lignes fortifiées allemandes.

Le 15 mars, notre artillerie bombardait les derniers Boches qui occupaient encore leurs positions primitives. Puis, nos hommes se portèrent en avant. Joffre avait passé le commandement à un général plus jeune, Nivelle, le défenseur de Verdun.

Pendant quelques jours, l'armée entière frissonna d'enthousiasme. La bataille de la Somme avait enfin porté ses fruits. Avancer, après

des mois de stagnation, quelle joie pour nos soldats, et pour toute la France !... Il semblait aux poilus qu'ils ne s'arrêteraient plus que sur le Rhin, ou tout au moins sur la Meuse !... Cependant, les grands chefs, et bien entendu aussi chaque aviateur, savaient combien la ligne Hindenburg était formidable, avec son labyrinthe de tranchées et ses réseaux de fils de fer qui, en certains endroits, s'étendaient, littéralement, sur plusieurs kilomètres de profondeur. La retraite allemande s'opérait de nuit; pendant la journée, toutes les routes étaient désertes et nous cherchions en vain des convois où nous pourrions porter le désordre avec nos mitrailleuses. Nous n'en vîmes jamais un seul.

Le 17 mars, au matin, de très bonne heure, alors qu'il faisait encore nuit, un brusque coup de téléphone me réveilla. Des Zeppelins se dirigeaient vers Paris. Sans perdre un instant, nous partîmes en chasse et arrivâmes à Compiègne juste à temps pour voir un des Zeppelins abattu en flammes par l'artillerie anti-aérienne. Quelle belle torche il avait fait en tombant, et quel terrible spectacle que ce long reptile tordu, enchevêtré et brûlé, gisant écrasé sur le sol ! En fait, ces Zeppelins n'allaient pas sur Paris, qu'ils attaquaient seulement de nuit; ils revenaient d'un raid en Angleterre, et un vent violent les avait poussés vers le Sud. Ce jour-là, les troupes françaises exécutèrent encore un important bond en avant, à la poursuite de l'ennemi.

Pendant ce temps, en Russie, le Tzar abdiquait. Chacun interpréta cet événement selon ses opinions personnelles, mais personne ne pouvait prévoir ce qui se passa réellement plus tard. Depuis le début de la guerre, la Russie nous avait apporté de nombreuses désillusions; néanmoins, la plupart des Français accordaient quelques circonstances atténuantes à l'instabilité de l'âme slave. Pendant de longs mois, les Russes s'étaient bravement battus, manquant d'artillerie et de munitions; parfois même, ils n'avaient que des baïonnettes. Mais l'affaiblissement qui pouvait résulter, pour les Alliés, du chaos russe et de l'abdication du Tzar, semblait devoir être compensé, à bref délai, par l'entrée des Etats-Unis dans la guerre. Non seulement les relations diplomatiques entre Washington et Berlin avaient été rompues, mais le courant des idées généreuses était fortement lancé. Mes pilotes commençaient à me dire, en plaisantant :

« Mon capitaine, vous allez être remplacé !... Bientôt, vous ne serez plus commandant en chef des Américains. Un général américain va vous relever de vos fonctions ! »

Inutile de dire combien j'étais heureux, pour notre pays, à la perspective que l'Amérique se rangeât à nos côtés, même si je devais, par contre-coup, perdre mon commandement.

Le 16 mars, Thaw se rendit à Paris pour chercher un Spad.

Il emmena avec lui Whisky, déjà très gros, afin de le conduire à un oculiste. Notre pauvre lion avait été éborgné par Lawrence Rumsey, d'un coup de bâton maladroit. Nous espérions lui faire mettre un œil de verre, mais Thaw n'eut pas de chance. Tous les chirurgiens auxquels il s'adressa étaient trop effrayés pour entreprendre l'opération. Et pourtant, nous consentions à payer largement, afin que notre compagnon retrouvât tout l'esthétique de sa physionomie.

Thaw ne rencontra pas meilleur accueil chez les vétérinaires, habitués aux chiens, chats, chevaux, ânes, canaris, voire même aux poissons rouges, mais nullement familiarisés avec des animaux aussi nobles que les lions. Thaw se rendit alors au Jardin d'Acclimatation, où les gardiens lui exprimèrent leur admiration et s'extasièrent sur la façon dont Whisky jouait avec le chien Fram, qui faisait partie de l'expédition. Ils firent remarquer à Thaw qu'ils prenaient de multiples précautions avec des animaux, même bien moins gros que Whisky, mais eux non plus ne voulurent pas se charger de l'affaire. Par ailleurs, une lionne venait de mettre bas. Thaw en profita pour acheter une compagne à notre félin. Pouvions-nous baptiser notre nouvelle pensionnaire autrement que « Soda » ?... Le 18, Thaw revint sur son Spad et fit transporter, dans des cages, sa ménagerie à l'escadrille.

Les troupes françaises poursuivaient leur progression, réoccupant Noyon et Nesles. L'enthousiasme se maintenait très haut. Le 19 mars fut pour nous une journée de grand branle-bas. De Laage et Thaw firent une fructueuse reconnaissance au-dessus de Saint-Quentin, piquant sur chaque endroit suspect, chaque boqueteau, chaque village, pour attirer le feu, et déterminer ainsi les endroits encore occupés par l'ennemi. Le commandant Féquant félicita chaleureusement les deux braves. Puis Genêt et MacConnell partirent à leur tour. Plusieurs avions ennemis les attaquèrent entre Ham et Saint-Quentin. MacConnell ne rentra pas et fut porté disparu. Genêt donna le compte-rendu suivant :

« Je pénétrai dans les lignes ennemies au nord-est de Ham en compagnie du sergent MacConnell, et nous nous dirigeâmes vers Saint-Quentin. A Donchy, trois avions ennemis qui nous survolaient attaquèrent. Pendant que je combattais l'un d'eux, lequel me tirait des balles incendiaires, je perdis de vue MacConnell. Je touchai mon adversaire, mais, pendant ce temps, le troisième Boche ouvrit un feu violent sur moi, d'une distance de 25 mètres; il coupa un mât, un aileron et me blessa à la joue gauche. Ne voyant plus MacConnell, je rentrai dans nos lignes, où je l'attendis pendant quinze minutes, au-dessus de Ham. Des villages brûlaient au nord de la ville et, dans le même secteur, une batterie ouvrit le feu sur moi. »

Pauvre Jimmy ! Toute l'escadrille l'aimait tant !... Un jour, en

regardant la première photographie prise à Luxeuil, et sur laquelle figuraient les cinq premiers membres de l'unité, dont trois, Chapman, Rockwell et Prince, étaient déjà morts, MacConnell, seul survivant avec moi, me dit :

« C'est mon tour la prochaine fois et il aurait mieux valu que je sois tué plutôt que Chapman. Il aurait fait de meilleur travail que moi, car il était plus adroit. »

La mort nous enlevait, en MacConnell, si modeste et si bon, une belle âme de philosophe tranquille. Et lorsque je regarde « la photo tragique », comme nous l'appelions, où je suis le seul qui vive encore, je sens qu'il est de mon devoir de relater les actions de mes camarades, car toujours ce sont les meilleurs qui se font tuer.

Nous ne fûmes fixés sur le sort de MacConnell que quelques jours plus tard. En cette même journée, 19 mars, Thaw, ayant atterri à Nesles devant nos avant-gardes, eut des difficultés avec son moteur et ne put se remettre en route. Heureusement, les Boches ne manifestaient aucune velléité de retour offensif et continuaient à s'aller terrer dans leur ligne Hindenburg.

Pour réparer le moteur de Thaw, il nous fallut traverser une armée en mouvement, tâche plutôt ardue, en raison de l'engorgement des routes, que l'ennemi avait coupées avec des mines en divers endroits. Soubiran, ancien mécanicien dans la fameuse course des 500 milles à Indianapolis, se chargea de nous piloter à travers la cohue. A Roye, d'immenses entonnoirs s'ouvraient aux carrefours et tous les arbres en bordure de la route étaient sciés presque complètement ; la moindre brise les faisait tomber à l'improviste.

Les paroles sont impuissantes à décrire la joie des habitants. Ils n'avaient vécu, au cours des derniers mois, que grâce aux quelques approvisionnements envoyés des Etats-Unis et qui arrivaient en passant par la Belgique. En effet, les vivres étaient extrêmement rares sur place. Ces pauvres gens nous embrassaient ; à présent, que leurs souffrances avaient pris fin, ils pleuraient, en nous racontant, d'une voix tremblante d'émotion, leur long martyre, les déportations, les emprisonnements, les amendes, les milliers d'autres odieuses tracasseries qu'ils avaient dû subir ? Leurs visages amaigris rayonnaient de joie.

Le 24 mai, je pris mon Spad et atterris près de Ham. Je demandai une auto et allai, de division en division, pour découvrir si quelqu'un n'avait pas entendu parler de Jim MacConnell. J'appris enfin qu'on avait signalé un avion abattu dans un champ, auprès de la route de Bois-l'Abbé à Petit-Détroit, à environ deux kilomètres au sud de Jussy. Je m'arrangeai pour m'y rendre, non sans peine, car les Allemands occupaient l'autre rive du canal. C'était bien le Nieuport de MacConnell, avec son emblème : la grosse empreinte de pied,

peinte en blanc. Auprès de l'appareil gisait le corps de notre ami, retiré de sa carlingue par les Allemands. Ceux-ci avaient fouillé MacConnell, enlevé ses papiers et pris ses bottes. La pénurie de cuir commençait à se faire sentir de l'autre côté du Rhin.

Avec l'aide du Commandant Uffler, du 48^e bataillon de chasseurs à pied, mon ancien camarade de Saint-Cyr, nous assurâmes à MacConnell une sépulture convenable. Au bord de la petite route de France, une simple croix de bois invite le passant à s'arrêter et à donner une pensée au brave précurseur des armées américaines.

A Ravenel, nous étions alors trop loin du front, de sorte que nous allâmes nous installer à Ham, sur un ancien terrain allemand. A cette époque, Ham n'avait pas souffert autant que, malheureusement, il lui advint plus tard. Mais les villages des alentours étaient complètement détruits. A Ham, environ les deux tiers des maisons restaient intactes. Toutefois, les ponts avaient sauté, et les carrefours des routes et les places publiques n'étaient plus que d'immenses cratères ouverts par la violence des explosions.

Les Allemands épargnaient plus ou moins ces petites villes, car ils parquaient, dans les chefs-lieux de canton, toute la population des villages voisins, qu'ils anéantissaient systématiquement, défonçant les murs avec des béliers spéciaux, sciant les arbres fruitiers et empoisonnant les puits avec du fumier. C'était la guerre : les villages ne pourraient plus servir d'abris, et le moral de nos troupes s'en ressentirait. Du strict point de vue militaire, les Allemands ne manquaient pas de logique en appliquant les théories de von Bernhardt, l'apôtre de « la guerre à outrance ». Ils les avaient déjà mises en œuvre, et sur une plus grande échelle, en 1914, lorsqu'ils se croyaient sûrs d'une victoire immédiate. Pendant l'invasion de la Belgique et du nord de la France, la population, terrifiée par les exécutions sommaires de non combattants et l'incendie des villes ouvertes, avait fui devant les armées du Kaiser, encombrant les routes et gênant considérablement les mouvements des troupes françaises et britanniques, qui eurent ainsi le plus grand mal à effectuer une retraite en bon ordre. Il serait ridicule de prétendre que chaque Français est un ange, c'est une question de civilisation. Je suis sûr que notre Haut-Commandement n'aurait jamais eu recours à de telles extrémités. Comme je l'ai expliqué au début, tout ceci se ramène à une affaire de tempérament et de doctrine.

Le château de Ham était complètement démoli, rasé au sol. Aucune nécessité militaire ne justifiait de tels actes; seule, la rage de la destruction pouvait avoir poussé l'ennemi à faire disparaître ce château historique, jadis utilisé comme prison. Louis-Napoléon Bonaparte, le futur Napoléon III, détenu par ordre du gouvernement de Louis-Philippe, y avait eu pendant sa captivité une aventure

amoureuse avec la fille du geôlier, — et la façon dont, par la suite, il s'échappa, sous le costume du maçon Badinguet, est demeurée légendaire !...

Les Allemands détruisirent également le fameux Château de Coucy. Cette forteresse moyenâgeuse, du XII^e siècle, ne possédait pas la moindre valeur tactique dans la guerre moderne, pas davantage que la cathédrale de Reims, qui fut bombardée sous prétexte que ses hautes tours servaient d'observatoires aux Français et que des canons y étaient installés. Le vénéré Cardinal Luçon, Archevêque de Reims, jura solennellement, après la guerre, que jamais la vieille basilique n'avait été utilisée ainsi. Heureusement, dans le cas de Reims, la cathédrale a été reconstruite, grâce à la générosité du Danemark et aussi, pour une large part, à celle de M. John D. Rockefeller Jr. Et puisque désormais les blessures de la noble église sont cicatrisées, peut-être vaut-il mieux, après tout, ne pas trop rappeler ces actes de vandalisme. De telles réminiscences ne servent qu'à éterniser les haines. Je voudrais simplement, sans oser l'espérer, que l'inutilité, désormais prouvée, de ces ravages en empêchât le retour.

Sur ces entrefaites, nous arrivèrent William Dugan, Kenneth Marr et Thomas Hewitt. Dugan avait quitté une plantation, en Amérique Centrale, pour s'engager dans la Légion, et avait été transféré plus tard au 170^e d'infanterie. Après blessure, il s'arrangea pour être versé à l'aviation et reçut son brevet de pilote en septembre 1916.

Marr, de San Francisco, venait du service des ambulances, avec lequel il avait servi à Verdun. Hewitt, lui aussi un ancien ambulancier, ne resta pas longtemps avec nous, car de nouveaux ordres le renvoyèrent à l'école d'Aviation.

Le 6 avril, l'entrée définitive des Etats-Unis dans la guerre provoqua des transports de joie facile à comprendre. Désormais, la victoire finale était certaine ! Sans doute, il restait beaucoup à faire; les Empires Centraux demeuraient redoutables, mais, avec l'alliance américaine et les inépuisables ressources en hommes, matières premières, industrie et argent, — sans parler de l'effet moral, — qu'elle jetait de notre côté, nous ne pouvions pas ne pas triompher. Genêt, qui avait écrit en Amérique des lettres où il dénonçait le pacifisme avec une éloquence farouche, devint ivre d'enthousiasme. Le pauvre garçon n'avait plus longtemps à vivre pour jouir de l'accomplissement de son rêve !...

Le 8, le Lieutenant de Laage descendit deux ennemis, l'un après l'autre, au nord de Saint-Quentin, dégageant ainsi des avions anglais en mauvaise posture. Cet exploit, ajouté aux précédents, valut à de Laage la Légion d'Honneur. Mais, hélas, une période de deuils cruels allait commencer pour l'Escadrille.

Genêt tomba le 16 avril, vraisemblablement tué en plein vol par un obus, près de Saint-Quentin. Il était un de nos meilleurs pilotes, le type de l'homme qu'il faut freiner au lieu d'encourager, et toujours prêt à s'aventurer. Brave enfant ! Qu'il repose en paix dans cette terre de France qu'il a tant aimée ! Il eut la triste distinction d'être le premier Américain tué après la déclaration de guerre à l'Allemagne par son pays. M. R. W. Bliss et M. Benjamin Thaw, frère de notre camarade, représentèrent l'Ambassade Américaine aux funérailles.

Près de Genêt, dans le petit cimetière de Ham, devait bientôt être couché son ami Hoskier. Lui aussi était profondément dévoué à notre cause et montrait un courage si téméraire que, comme le disait Paul Rockwell, ses amis craignaient toujours d'apprendre sa mort. Il était animé du même esprit que son père, qui conduisait une ambulance à Verdun, et qui, avec Mme Hoskier, arriva juste à temps pour participer aux honneurs suprêmes rendus à leur fils.

Je ne puis décerner à Hoskier de plus belle louange que celle-ci : il était un second Chapman. La même ardeur les animait tous deux. Le Général Franchet d'Espérey lui accorda la citation posthume suivante :

« Ronald Wood Hoskier, citoyen américain, engagé volontaire au service de la France, véritable âme d'élite, par le courage et l'esprit de sacrifice. Est tombé le 23 avril, après une héroïque défense dans un combat contre trois appareils ennemis. »

Avec Hoskier mourut un Français, Dressy, l'ordonnance fidèle du Lieutenant de Laage. Il avait demandé, comme une faveur, l'autorisation d'accompagner Hoskier dans un biplace, le seul avion de cette catégorie que possédait l'Escadrille.

Dressy avait commencé la guerre, avec de Laage, dans un régiment de dragons. Un jour, il accompagna son chef au cours d'une patrouille dangereuse. De Laage eut son cheval tué sous lui et la jambe traversée par une balle. Dressy descendit, sous une grêle de projectiles, hissa en vitesse son lieutenant sur son propre cheval, sauta en croupe derrière lui et le ramena dans les lignes françaises.

Comme nous tous, de Laage fut profondément affligé de voir disparaître ce bon compagnon d'armes, qui lui avait sauvé la vie. Un mois plus tard, jour pour jour, il devait lui aussi consommer le suprême sacrifice, suivant de près son fidèle serviteur.

Le 23 mai, de Laage essayait un appareil neuf sur le terrain de Ham. Il venait de quitter le sol, lorsque, à une hauteur de 80 mètres, le moteur s'arrêta soudain. L'avion retomba lourdement au sol. Nous nous précipitâmes. De Laage était mort. Ces accidents arrivaient souvent, car les moteurs surcomprimés que nous possédions n'avaient pas encore les carburateurs appropriés. Mais, qu'il y eut danger ou

non, il fallait voler et accepter les risques, — sans poser de questions, et sans réfléchir trop profondément.

Cette stupide catastrophe nous consterna beaucoup plus que si de Laage était tombé en combattant. Pour moi, il était un véritable ami, un ami intime, et si la mort d'un camarade vous attriste, combien votre détresse est plus poignante lorsque vous perdez un homme que vous considérez comme un frère !... Depuis plus d'un an, de Laage et moi avions tout partagé, fatigues, peines et joies, et maintenant sa place, au bout de la table, était à jamais déserte.

Avec une touchante spontanéité, Ham fit à de Laage des funérailles imposantes. Au cimetière, sur sa tombe, je répétais ses dernières paroles, magnifique épitaphe pour un soldat :

« Depuis la formation de l'Escadrille Américaine, j'ai cherché à exalter la beauté de l'idée qui amena mes camarades américains à combattre pour la France. Je les remercie de l'amitié et de la confiance qu'ils m'ont toujours témoignées. Si je meurs, ne me pleurez pas. Il n'est pas bon qu'un soldat s'attendrisse. Et maintenant... Vive la France !... »

Pourquoi fallait-il donc toujours durcir nos cœurs, et pourquoi, comme disait MacConnell, « étaient-ce toujours les meilleurs qui se faisaient tuer ? »... Vraiment, la mort de de Laage nous faisait sentir plus lourdement l'horreur de cette guerre impitoyable. Jamais il ne fallait s'arrêter, pour verser une larme sur les amis disparus et se recueillir en pensant à eux. Il fallait, l'un après l'autre, se jeter dans la fournaise, — comme des machines, — ou comme des brutes.

Les dernières paroles de de Laage signifiaient : « Ne perdez pas de temps à me pleurer ! ». Si la blessure saignait encore au fond de nos cœurs, nous n'avions qu'à maîtriser notre chagrin et à poursuivre notre tâche, pour la seule raison que notre honneur d'hommes le commandait, autant que notre devoir de soldats.

La situation devenait sérieuse. Le Boche, qui en 1916 avait eu nettement le dessous, du moins sous le rapport de l'aviation, était parvenu à réaliser, pendant l'hiver, un énorme programme de production, sous la direction experte du Général Groener. Au printemps, parurent un grand nombre d'Albatros, monoplaces supérieurs à tout ce que l'Allemagne avait possédé jusque-là. Heureusement pour nous, le Spad était bon !...

Les écoles d'aviation allemande instruisaient également d'importants effectifs de pilotes et, recueillant les fruits de leur préparation, les aviateurs ennemis devenaient singulièrement audacieux. Leurs « cirques volants », ou « flying circuses » se montraient partout et attaquaient nos avions de réglage. Ce surnom de « cirques » provenait de la tactique utilisée par les Allemands. Sept ou huit Albatros se mettaient à tourner, en un cercle de rayon assez étendu, comme

les chevaux d'un manège forain. Malheur à l'imprudent qui, sans se méfier, attaquait l'un d'eux !... Le Boche pris à partie piquait vers l'intérieur du cercle et se dégageait par une manœuvre brusque, tandis que l'assaillant était attaqué à son tour, et dans de fort mauvaises conditions pour lui-même, par un autre avion ennemi, — celui qui venait derrière.

Pour combattre un « cirque », il fallait attaquer en piquant, sans descendre au-dessous du niveau du cercle, puis se dégager par une vigoureuse chandelle vers l'extérieur, en tirant résolument sur le manche à balai. Si vous n'arriviez pas à descendre votre adversaire dès le premier choc, vous n'aviez plus qu'à fuir, et vivement, comme je l'ai dit, sans essayer de poursuivre l'action, sous peine d'être abattu vous-même.

Ce fut aussi vers cette époque que les avions boches inaugurèrent la tactique qui consistait à venir harceler les fantassins, à coups de mitrailleuse, avant l'aube. Insaisissables dans la nuit, ils surgissaient sans crier gare et lâchaient une rafale de balles sur nos soldats surpris, choisissant toujours la deuxième ligne de tranchées, où les hommes étaient plus nombreux et la garde moins vigilante. Nos poilus avaient surnommé ces chasseurs les « Fantômas », — et c'était un spectacle étrange de voir nos Spad partir dans la nuit noire, pour essayer de rencontrer et combattre les oiseaux de proie nocturnes. Pourvu que la panne de moteur n'arrivât pas avant l'aube ! Ainsi pensait chacun de nous, non sans appréhension. Le Spad, en raison de sa vitesse et de son manque absolu de vol plané, ne possédait pour ainsi dire aucune des qualités indispensables au vol de nuit. Au cours d'une de ces patrouilles, un aviateur français, nommé Jacques Allez, eut ses commandes de stabilisateur sectionnées par un obus de plein fouet. Il s'arrangea pour atterrir sans grand dommage, en coupant et remettant alternativement son moteur, exécutant une série de chutes successives. Encore un homme qui revenait de loin, du grand au-delà !

Certes, ces chasses dans l'obscurité ne donnaient pas de résultats bien importants, mais le bruit de nos moteurs faisait plaisir à nos fantassins et les rassurait partiellement. Nous voyions si peu que certain jour, ou plutôt certaine nuit, nous exécutâmes une patrouille avec un avion qui nous avait rejoints et nous suivait très docilement. Ce fut seulement au petit jour que j'aperçus, sur les ailes et le gouvernail de ce compagnon inattendu, les lugubres croix noires au lieu de nos cocardes tricolores. En même temps, l'Allemand se rendit compte de sa méprise et n'attendit pas la bataille ; il fila sans demander son reste.

Pour se faire la main, Lufbery, Thaw, Haviland et Johnson abattirent chacun successivement un avion pendant la même semaine.

Dès le 16 avril, les Alliés avaient commencé sur l'Aisne leur grande offensive trop annoncée. Le premier jour, nous eûmes d'excellents résultats : 33.000 prisonniers. Par malheur, les chars d'assaut, qui n'avaient pas beaucoup été utilisés jusqu'alors, étaient peu maniables et manquaient encore des perfectionnements qui en firent les terribles machines de guerre qu'ils devinrent plus tard. Leurs réservoirs à essence étant insuffisamment protégés, beaucoup prirent feu et brûlèrent avec leurs héroïques équipages y compris leur chef, le Commandant Bossut.

La paix séparée conclue entre la Russie et l'Allemagne avait permis à nos ennemis d'amener, du front oriental, des renforts considérables, et ils réagirent avec violence. Ils parvinrent à reprendre, peu à peu, la plus grande partie de ce que nous avions conquis en bloc. Du point de vue de l'aviation, cette seconde phase de la bataille fut certainement la plus sévère, particulièrement pour nous qui, proches du théâtre de l'action, étions constamment envoyés en patrouille.

La grande offensive, dont nous attendions des résultats décisifs, s'arrêta. Il faut dire aussi que nous avons eu les pires conditions atmosphériques : une pluie glacée tombait sans arrêt, changeant le terrain en une mer de boue et empêchant toute avance sérieuse. Puis d'étranges rumeurs commencèrent à se répandre dans le pays entier, au sujet de traîtres et d'espions. Ces rumeurs n'étaient pas toutes fausses, car plus tard les conseils de guerre condamnèrent un certain nombre de personnages : un aventurier mondain, Bolo Pacha ; une danseuse, Mata Hari ; un journaliste, Duval ; un riche dévoyé, Lenoir ; et d'autres encore, qui avaient reçu de l'étranger de grosses sommes d'argent. Tous furent envoyés, par des matins blafards, devant le peloton d'exécution, à Vincennes.

Une période d'angoisse et d'incertitude suivit. Il est facile de comprendre pourquoi, à cette époque, quelques-uns de nos soldats, découragés par l'échec de la grande offensive, étaient prêts à écouter cette propagande pacifiste, assez audacieuse pour acheter, au prix de plusieurs millions, un des principaux organes de la presse française. Quiconque disait : « A bas la guerre ! » ne pouvait manquer d'être trop bien entendu. Et cependant, aurait-il mieux valu, en 1914, que la Belgique s'écriât : « Pas de guerre ! », que la France répâtât à son tour : « Pas de guerre ! », et rendît ses forteresses de l'Est, abandonnant la Russie, son alliée ?... Qui donc, après cela, eût jamais osé se déclarer Français ou Belge ?... Et, du reste, la Russie dûment écrasée, c'eût été au tour de la France, malgré sa reculade !... Lorsque vous êtes attaqués sans raison, la guerre est l'unique recours, et à qui m'objecterait que la vie humaine est sacrée, je rappellerais simplement les milliers de morts entraînées, chaque année, par les

automobiles, les avions, les naufrages, les explosions au fond des mines, les maladies professionnelles, — massacre perpétuel, excusé au nom de la civilisation.

Après l'échec de Nivelle, Pétain reçut le commandement des armées françaises. Son premier soin fut de relever le moral de nos troupes, dont la confiance fut bientôt ranimée par une série d'attaques victorieuses, qui endurcirent nos soldats pour les coups décisifs de 1918.

Pendant ces batailles, nous reçûmes une nouvelle recrue, en la personne d'Andrew Courtney Campbell. Il venait de Chicago et s'était engagé en juillet 1916. Peu après son incorporation à l'Escadrille, il fut le héros de l'accident le plus fantastique qui soit jamais arrivé à un pilote, — une de ces aventures où l'on voit la mort de si près, qu'échapper semble invraisemblable. Campbell aimait fort à pratiquer les acrobaties aériennes, et peut-être avait-il un peu trop fatigué son avion. En tout cas, certain jour, alors qu'il pilotait un Nieuport, à une hauteur de 4.000 mètres, l'aile inférieure gauche se détacha, voltigea et tomba dans la forêt de Villers-Cotterets, où jamais elle ne fut retrouvée.

Cette aile était brisée net, au ras du fuselage et à l'attache des mâts. Avec une machine ainsi disloquée, biplan à droite et monoplane à gauche, Campbell réussit à descendre et atterrit, sain et sauf, près de notre terrain, dans un champ de betteraves. Comment avait-il fait ?... Ce fut miracle que l'autre aile ne se cassât pas elle aussi, ce qui eût été, pour Campbell, la mort inévitable, car il ne faut pas oublier que nous n'avions pas de parachutes.

Après l'accident, tous les savants experts de l'aviation, qui avaient d'abord nié la possibilité d'un tel exploit, accoururent pour étudier cet incroyable événement, et, sur mes instances, l'inspecteur de l'appareil de Campbell put heureusement lui permettre de trouver l'explication à une longue suite d'accidents mortels et d'en prévenir le retour par le renforcement d'une ferrure.

Le 28 mai, le Lieutenant Arnoux de Maison-Rouge, un officier français, vint prendre la place de de Laage comme commandant en second. Lui aussi était un ancien cavalier et également brave. Il avait pris volontairement du service dans l'aviation, lorsqu'on s'était rendu compte que la guerre des tranchées se prolongerait pendant des mois et des mois. Il avait servi à l'Escadrille 67 avant d'être versé à la nôtre et gagné par son courage plusieurs citations. De caractère froid et réservé, c'était un grand soldat.

Pendant que nous étions à Ham, un jour, j'aperçus sur notre terrain un civil, à la face glabre et ronde, qui se dirigea vers notre Escadrille. Peu loquace, tout au moins avec nous, il se présenta : « Winston Churchill ». Il regarda tout, écouta, puis s'en alla. Je n'ai

jamais revu depuis cet illustre Anglais, mais la lecture de ses articles si clairvoyants me prouve qu'il est toujours demeuré un ami de la France.

Un Américain, aussi bouillant que Churchill était flegmatique, vint aussi nous rendre visite à cette époque. C'était le général William Mitchell de l'Aviation Américaine, qui venait voir au front ses compatriotes. Je revis souvent, toujours avec plaisir, soit en France, soit plus tard à Washington, ce grand aviateur à qui son ardeur trop fougueuse à défendre son arme valut une mise à la retraite anticipée. Dans son domaine de Middleburgh en Virginie, entouré de l'affection des siens et de ses amis, il essaya d'oublier, parmi les chevaux et les chiens, la grande passion de sa vie : l'Aviation. Mais peut-on oublier une telle maîtresse !

Pendant trois ou quatre jours j'allai prendre le commandement du Groupe N° 13 en remplacement du Commandant Féquant, parti en permission. L'Etat-Major du G.C. 13 était au château de Bonneuil, à quelques kilomètres de Ham. Un pilote, c'était Navarre, vint un jour me trouver : « Il faut que je vole et que j'abatte un Boche — me dit-il, — autrement ça ira mal pour moi. » Du matin au soir il survola Saint-Quentin, mais sans résultat, malheureusement pour lui. J'eus l'explication le lendemain, quand les gendarmes vinrent le chercher pour le ramener à Paris. Ce précurseur de l'acrobatie était accusé d'avoir, après un trop bon dîner, piloté son automobile un peu trop vite sur les boulevards parisiens, montant sur les trottoirs et obligeant ainsi quelques agents à gagner un refuge précipité derrière les marronniers ! La plainte n'eut d'ailleurs pas de suites sérieuses, et Navarre put ensuite revenir en escadrille, où sa présence était plus nécessaire qu'à Paris...

A Bonneuil, un télégramme arriva me priant d'avertir un pilote du groupe que sa mère, infirmière dans un hôpital militaire, venait de mourir. Je prévins donc un de nos excellents pilotes de chasse, le sous-lieutenant Alain Gerbault.

Le 3 juin, poursuivant nos randonnées de secteur en secteur, nous étions au terrain de Chaudun, à mi-chemin entre Villers-Cotterets et Soissons, en pleine région du Chemin-des-Dames. Pendant notre séjour à Ham, notre bilan avait été de 66 combats aériens sérieux, 7 avions ennemis abattus, trois pilotes tués et un blessé. Et, comme d'habitude, nous quittions le secteur dès qu'il commençait à devenir calme.

Le lecteur s'étonnera probablement du nombre relativement faible de combats qui se terminaient par l'envoi au sol d'un avion. Mais il n'est pas facile à ces vitesses de placer un projectile en quelque point vital du corps ou de l'appareil de votre adversaire, — et rappelez-vous que ses chances de victoire sont égales aux vôtres !...

Les autorités françaises se sont toujours montrées très strictes pour la confirmation des victoires. Elles exigeaient que, dans chaque cas, la chute de l'avion ennemi eût été signalée par l'observation terrestre. Le nombre réel des avions abattus fut, j'en suis sûr, très supérieur à celui que donnait notre liste officielle. Guynemer, afin de fournir la preuve de ses succès, lorsqu'il livrait un combat trop loin dans les lignes allemandes pour être vu par les postes d'observation français, avait finalement installé un appareil photographique sur son Spad et, souvent, il rapporta des clichés de ses victimes, tombant en flammes ou en morceaux.

Lufbery, dans ce secteur comme dans les autres, continua à se distinguer. Il venait d'être décoré de la Médaille Militaire anglaise par le Roi George V, et, dans une réunion solennelle, l'Aéro-Club de France lui avait décerné sa Grande Médaille d'Or. Le 21 juin, il fut nommé officier, sous-lieutenant dans l'Armée française. Et malgré sa modestie, l'ancien globe-trotter fut très fier de cette promotion.

L'Escadrille se grossit de Bridgman, Drexel, Dolan, Jones, Peterson, MacMonagle et James Norman Hall, — un lot de très bons pilotes. Ils se mirent à l'école de Lufbery, et, avec leurs propres qualités, jointes à l'exemple que leur donnait notre grand as, ils répondirent à tout ce que nous pouvions attendre d'eux.

Ray-Claffin Bridgman, de Lake Forest (Illinois), s'était engagé dans l'aviation française le 24 juillet 1916 et avait reçu son instruction sur Caudron.

John Antony Drexel, un Philadelphien, était déjà un pilote connu avant de venir chez nous, car il avait volé en 1909, aux temps héroïques de l'aviation, et détenu pendant un moment, le record mondial d'altitude sur un Blériot, avec plus de 3.000 mètres. L'aviation américaine avait récemment entrepris l'organisation de son quartier-général, à Paris, et Drexel fut nommé presque aussitôt officier de liaison entre les aviations française et américaine.

D'origine irlandaise, Charles H. Dolan, de Boston, devint rapidement un pilote fougueux, quoique malchanceux, et en outre nous rendit les plus grands services en qualité d'électricien. Plus tard, l'Armée américaine mit à contribution ses qualités de mécanicien.

Henry Sweet Jones, de Hereford (Pensylvanie), était un brave et joyeux compagnon qui, bien souvent, fit oublier à ses camarades le mal du pays.

Douglas MacMonagle, de San Francisco, avait servi à l'ambulance américaine, avant d'être versé à l'aviation, et déjà gagné une belle citation pour avoir sauvé trois blessés dans un poste de secours éventré par un obus.

James Norman Hall, de Colpax (Indiana), s'était engagé comme mitrailleur aux « British Royal Fusiliers » en août 1914. Réformé des

troupes britanniques après blessure, il entra dans l'aviation française et devint pilote. Sa bravoure touchait à la folie. Le 26 juin, peu après son arrivée, il attaqua, seul, sept avions ennemis, au-dessus du Chemin-des-Dames, pendant une violente offensive allemande, et fut descendu dans le ravin d'Oisel, la poitrine percée de part en part. Sa vaillance avait arraché des cris d'admiration aux soldats français, eux-mêmes engagés dans une lutte furieuse contre l'ennemi, et cet exemple ne contribua pas peu à la résistance victorieuse que nos hommes opposèrent à la ruée allemande. La bataille était terrible, et l'Allemand faisait des efforts désespérés. L'armée du Kronprinz avait reçu l'ordre de rejeter les Français derrière l'Aisne, coûte que coûte.

J'allai chercher Hall, en auto, ce qui ne fut pas facile, en raison du bombardement intense. Naturellement, nous marchions tous phares éteints. Autour de nous, des camions se suivaient ou se croisaient; des attelages de chevaux galopaient pour franchir plus vite les points les plus dangereux; des véhicules démontés jonchaient le bord de la route, et des fantassins, surchargés de leurs sacs, fusils, cartouchières, musettes, marchaient sur les côtés, jurant avec véhémence lorsqu'une voiture les frôlait de trop près. Se faufiler au milieu d'un tel chaos et dans une obscurité complète exigeait pas mal d'audace et beaucoup de confiance en son étoile. Notre chauffeur était passablement troublé par les éclatements incessants et aveuglé par leurs lueurs soudaines, car l'ennemi tirait sans arrêt sur toutes les lignes de communication, pour empêcher l'arrivée du ravitaillement. Nous appelions cela « tir de harcèlement », et nos batteries, certes, rendaient la pareille à l'ennemi, mais cette consolation n'apportait aucun remède à notre situation présente. Soubiran, une fois de plus, nous tira d'affaire en se mettant au volant. Hall avait déjà été ramassé, et nous le trouvâmes à l'Hôpital de Mont-Notre-Dame.

La camionnette que j'envoyai la nuit suivante pour chercher les débris de l'appareil de Hall fut incendiée par un obus, mais sans blessure pour personne.

Je proposai Hall pour la Médaille Militaire, que le Quartier-Général lui décerna aussitôt, en même temps que la Croix de Guerre, avec la citation suivante :

« Par ordre N° 5.261 D du 9 juillet 1917, du Général Commandant en Chef, la Médaille Militaire est conférée au pilote Hall (James), de l'Escadrille Lafayette.

« Réformé après avoir été mitrailleur dans une armée alliée, s'est engagé comme pilote dans l'Escadrille Lafayette. Dès son arrivée, a montré un courage splendide et le plus grand esprit de sacrifice. Le 26 juin 1917, a foncé seul sur sept avions ennemis, faisant l'admiration des témoins du combat. Grièvement blessé pendant la lutte, a réussi à ramener son appareil dans nos lignes. »

Quand Guynemer avait été nommé Officier de la Légion d'Honneur, la citation mentionnait également l'enthousiasme soulevé, chez les fantassins des tranchées, par son courage frénétique. Moins de cinq mois plus tard, Hall revint prendre sa place à l'Escadrille. Quel magnifique soldat ! Après s'être distingué dans les troupes britanniques et françaises, il se signala encore dans l'armée américaine. Peu d'hommes ont ainsi appartenu, comme vrais combattants, à trois armées différentes, et les états de service de Hall sont exceptionnels (1).

Le 4 juillet, une autre grande cérémonie eut lieu à Paris, devant les statues de Washington et de Lafayette. Une délégation alla y représenter l'Escadrille, et un grand déjeuner en notre honneur termina la cérémonie.

Trois jours après, le 7 juillet, en pleine bataille, l'Escadrille Lafayette reçut son drapeau, sur le terrain de Chaudun. Toutes les escadrilles françaises du secteur assistèrent à cette solennité.

Un bataillon de chasseurs à pied présenta les armes, tandis qu'au son de la fanfare Thaw recevait du Commandant du Peuty, l'héroïque Directeur de l'aviation française d'alors, le drapeau américain, brodé par Mrs. MacAdoo, femme du Ministre des Finances des Etats-Unis, et par les dames employées du Ministère, à Washington. L'étendard tricolore salua la bannière étoilée; les clairons sonnèrent : « Au drapeau ! », et chacun sentit que la France rendait hommage à l'Amérique.

Le Commandant du Peuty ne prononça qu'un discours très bref. Ce soldat d'élite n'était pas un orateur. Il fut tué, quelques mois plus tard, en chargeant à la tête d'un bataillon de zouaves.

Nous n'étions pas plus de vingt-cinq pilotes dans notre humble baraque, mais l'avenir s'annonçait brillant, avec la préparation d'innombrables guerriers de l'air, qui s'entraînaient, là-bas, dans le Nouveau-Monde. Nous avions juré de porter ce drapeau haut et ferme dans nos batailles. Et avec des pilotes comme les miens, je n'avais aucune crainte : le serment serait tenu.

Ce fut pourtant vers cette époque que l'Escadrille posséda son effectif le plus élevé, mais, par suite de l'afflux continu, le G.Q.G. décida de verser le surplus de pilotes américains dans des escadrilles françaises, mêlés à des pilotes français. En tout, 212 Américains s'étaient engagés dans le « Corps Lafayette » avant que leur pays entrât en guerre. La plupart, toutefois, étaient encore à l'instruction dans nos écoles. La guerre terminée, il ne fut plus établi de distinction entre le « Corps Lafayette » et l'Escadrille primitive ; l'un et l'autre furent confondus sous le nom d'Escadrille Lafayette.

(1) Après la guerre, Norman Hall s'expatria à Tahiti, où il écrivit plusieurs ouvrages, dont certains, comme *Mutiny on the Bounty*, eurent un très grand succès.