

Guerre 1914-1918. Récit par Jacques Gobilliard

Deuxième partie : 1917-1918, Aviation

5 mars 1917. C'est avec une satisfaction infinie que je débarque au Plessis-Belleville, antichambre de cette aviation vers laquelle, depuis des mois, tendaient tous mes vœux. C'est aussi la joie enfantine de connaître une ambiance et une existence nouvelles, l'espoir un peu anxieux d'y trouver tout ce qu'on en attend d'agréable et d'intéressant.

Le terrain est situé tout près de la gare, au sud de la route du Plessis à Ermenonville. (En mai 1940, je me suis retrouvé au Plessis-Belleville avec le groupe de chasse 3/1, mais, à cette époque, le terrain était au nord de la route). À chaque bout, une longue série de Bessoneaux abritent des avions de tous genres et de tous formats. Au milieu de la route, une demi-douzaine de baraques en bois, contenant les salles de cours, les bureaux de l'administration et une sorte de cercle-bar.

L'ensemble porte le nom pompeux de Groupe des divisions d'entraînement et c'est là en effet que les pilotes reçoivent leur dernier temps d'entraînement, avant d'être envoyés au front et que les observateurs viennent suivre les cours et subir les épreuves qui permettront leur affectation dans les escadrilles.

Le chef de la division des observateurs est le capitaine Mazier. Un par un (nous sommes une cinquantaine), nous passons en son bureau où il nous fait subir un petit interrogatoire un peu sec et nous avertit que nous serons renvoyés dans nos corps à la moindre indiscipline et en cas d'insuffisance. Le premier contact n'a donc rien de particulièrement engageant ; et l'impression n'est guère modifiée lorsque nous passons dans le bureau administratif remplir nos fiches de renseignements. En effet, on insiste tout particulièrement sur la question religion et, devant notre étonnement d'une pareille question, le scribouillard nous informe qu'il est nécessaire de savoir dans quel culte nous désirons être enterrés en cas de besoin. Nous apprenons ainsi qu'au cours du stage précédent il y a eu beaucoup d'accident et deux à trois enterrement par semaine et qu'on n'a cessé de faire des quêtes pour les couronnes. Heureusement nous prenons ça à la blague, plein de confiance en notre chance personnelle. Nous logeons à une douzaine de kilomètres du terrain dans le magnifique château Valvères appartenant à Étienne de La Rochefoucauld, duc de Grammont, une énorme et splendide construction au milieu d'un parc forestier, presque illimité et à proximité d'un lac tout à fait romantique. Malheureusement si nos instructeurs sont somptueusement logés au deuxième étage dans les chambres d'invités, il nous faut grimper par un escalier à vis en pierre jusqu'au troisième étage où nous héritons des chambres de domestiques ; certaines sont d'ailleurs fort confortables, mais les sous-lieutenants, dont je suis, sont médiocrement installés dans des lingerie carrelées sur des lits démontables (les fameux lits Picot de l'aviation), à raison de deux par chambre et avec des installations de toilettes des plus sommaires.

Et nous prenons nos repas en sous-sol dans la salle des gens, une grande salle où nous tenons à l'aise une centaine, les élèves en longues tables, les instructeurs et officiers du cadre administratif en petites tables où le service semble et est particulièrement soigné.

L'existence est parfaitement spartiate en ce décor luxueux : le matin de grands cars viennent nous prendre à 5h, nous ramène à midi pour le déjeuner, nous véhiculent de nouveau au terrain vers 1h30 pour nous ramener une deuxième fois à 6h ; dîner et tout le monde est couché à 8h30. C'est une vraie existence de monastère.

Nous sommes une soixantaine d'élèves : officiers de toutes les armes, surtout des fantassins et des artilleurs ; en général les fantassins sont relativement âgés, il y a même des capitaines assez anciens, leur instruction, aussi bien générale que militaire est étonnement faible ; de même leur entrain est des plus modérés et on a l'impression que c'est pour se garer des dangers et des ennuis de leur arme qu'ils cherchent à entrer dans l'aviation. Mon impression en leur endroit est peu satisfaisante, elle ne fera malheureusement que se confirmer sur le front.

Par contre les artilleurs sont tous très jeunes et plein d'enthousiasme pour l'aviation. Parmi eux j'ai retrouvé le lieutenant Jehlen de l'artillerie de tranchée de mon corps d'armée, que je retrouverai plus tard à la 32 et dont j'ai conservé le plus exécrable souvenir et pour qui j'ai la mésestime la plus complète. À noter que la bonne moitié d'entre eux est composée d'anciens officiers orienteurs comme moi, et dégoûtés comme moi également des empoisonnements que ce poste leur a procuré. Tout cela est curieux !

Pour l'instruction, nous sommes partagés en une demi-douzaine de groupes, chaque groupe sous la direction d'un lieutenant instructeur, généralement un observateur ancien, en passe d'être nommé commandant d'escadrille et qui vient au GDE pour profiter de ces quelques mois pour passer un brevet de pilote. En effet à quelques rarissimes exceptions près, le commandant d'escadrille est toujours un pilote et un observateur ne peut prendre un commandement quelque soit par ailleurs son ancienneté, ses services et ses mérites. Je suis dans le groupe du lieutenant Kahn, un artilleur extrêmement sympathique, très gentil et très compréhensif, instructeur de premier ordre, plein de cran et d'entrain.

Le groupe voisin est sous les ordres du lieutenant Sourdillon, un de mes grands anciens de Centrale, artilleur, très bon instructeur, également plein de cran, mais beaucoup plus sec et bien moins sympathique et d'abord assez rêche : le hasard a voulu que je l'ai quelques mois plus tard comme chef d'escadrille. Sans attendre jusque là, je l'ai eu comme instructeur pendant les tous derniers jours de mon stage, le lieutenant Kahn s'étant blessé en Nieuport en heurtant des fils téléphoniques à l'atterrissage.

Et nous boulonnons comme des nègres, notre temps étant partagé entre des cours et conférences en salle, des séances de tirs, des instructions pratiques sur la mitrailleuse et la photo, et surtout des exercices aériens. Mais si nous avons des instructeurs épatants, je ne peux vraiment pas en dire autant des appareils et des pilotes : les appareils sont de vieux coucous d'escadrille, abominablement fatigués et réformés comme impropre à tout service de guerre ; ils sont rafistolés tant bien que mal, très mal réglés et plus ou moins bien entretenus par des mécaniciens surchargés de travail et irresponsables, car non attachés à un appareil déterminé.

Les plus fâcheux sont les Breguet qui prennent feu en l'air et que l'on a surnommés les fours crématoires, et les Nieuport biplaces qui se cassent en deux, également en l'air, comme les télègues russes (qui elles cassent à terre). Les Farman sont à peine plus engageants avec leur moteur arrière, et leur carlingue proéminente à l'avant où l'observateur est placé devant le pilote : le champ d'observation est admirable et admirablement dégagé mais en cas de capotage, le malheureux passager avant est écrasé dans le bec de la carlingue. Quant au pilote, si l'accident est particulièrement grave, il ne réussit pas à s'en tirer car la masse du moteur arrière vient l'emboutir ; il est cependant plus favorisé que son observateur et a 10 fois moins de chances d'écopier que lui. Les préférences vont au Caudron G4, appareil bimoteur, très maniable qui vire et se mène beaucoup plus aisément et où la sécurité est nettement plus importante.

Quant aux pilotes, frais émoulus d'école et à peine brevetés, ce sont loin d'être des as et des routiers de l'air ; leur hardiesse est mitigée et leur expérience extrêmement réduite, malgré leur parfaite bonne volonté. Et c'est sans enthousiasme et même avec les plus grandes difficultés qu'ils nous véhiculent dans ces pauvres coucous dérégés qui volent déjà extrêmement mal.

Alors naturellement, comme je l'ai déjà dit, les accidents sont innombrables ; et le jour de notre arrivée, nous avons été tous un peu éberlué de voir sur le terrain une douzaine de cadavres d'avions, plus ou moins réduits en bois d'allumette : pour des débutants, c'est une vision pour le moins peu réconfortante. Plus tard, on a baptisé les élèves observateurs du nom bien caractéristique de cobayes ! Ma promotion a eu de la chance ; malgré toutes ces conditions peu avantageuses, nous n'avons eu ni un tué ni un blessé même léger. C'est la seule je crois, ou à peu près, qui s'en soit tiré à si bon compte.

Pendant un mois nous avons ainsi poursuivi notre entraînement : j'ai gardé très bon souvenir de mon premier tour en l'air : étonnement d'abord de ne pas sentir l'envol, étonnement de n'avoir en l'air aucune impression de vitesse et aucune impression de danger. Par contre, une petite appréhension à l'atterrissage, lorsqu'on voit le sol se précipiter vers vous, puis filer sous l'appareil à grande vitesse. En somme très agréable. Au cours des vols, j'ai survolé Bellefontaine, la propriété des Baudran à

Luzarche ; je suis monté une fois jusqu'à 3 200 mètres et j'ai été stupéfait de n'avoir pas plus d'impression d'altitude que je n'en avais ressenti au point de vue vitesse.

Un dimanche sur deux, permission à Paris où j'étais reçu chez les Baudran ou les Lemouette et où je retrouvais les Durand, l'abbé Thibault et Gilbert et où je faisais comme toujours des repas pantagruéliques ; le pauvre oncle Henry Baudran était dans un état de plus en plus lamentable ! Visite à la tante Arsène Renoult et à la tante Clotilde Gobilliard. Les autres dimanches, promenade avec des camarades dans le délicieux parc du Château de Valvères, reposant mais un peu monotone.

Ainsi ce mois de stage passa extrêmement vite et j'eus la stupéfaction d'apprendre que je sortais premier de la promotion : je n'avais pas eu idée que pareil honneur pouvait m'échoir, bien au contraire, je m'étais demandé à plusieurs reprises si je serais admis dans l'aviation. Par contre une douzaine d'entre nous ont été renvoyés dans leurs unités et leur arme d'origine avec perte et fracas et pour inaptitudes diverses (généralement paresse ou manque de connaissances). Il y eu des pleurs et des grincements de dents, d'autant plus que certains des condamnés, dans leur vanité et leur certitude d'eux même, avait déjà commandé de magnifiques tenus d'aviation chez les tailleurs chics : vareuse noire et pantalon ou culotte rouge pour les fantassins, noir pour les artilleurs. Et il leur fallut rendre la magnifique peau de bique que nous avons tous touchée à l'arrivée en même temps que nos effets de vol, précieux vêtement qui servait à la fois de couverture pendant la nuit et de manteau pendant le jour, mais surtout vêtement spécifique de l'aviation dont nous n'étions pas peu fiers.

J'apprends également avec un plaisir extrême que je suis affecté à l'escadrille 32, qui est celle de mon corps d'armée : je vais y retrouver des tas de camarades, entre autre Bessu et Ledy et tant d'autres que je connais au moins un peu et surtout j'y serai en pays de connaissances, non seulement dans les états majors et l'infanterie, mais spécialement dans l'artillerie où je vais travailler pour le 10ème d'artillerie. C'est une perspective infiniment plus agréable que de tomber dans une escadrille quelconque au milieu de gens inconnus. Tout compte fait, par la suite je me suis demandé si cette deuxième solution n'aurait pas été préférable.

Après le GDE, huit jours de stage à l'école de tir aérien de Cazaux pour y apprendre la théorie et la pratique du tir en avion. C'est une base d'hydravions située sur l'étang de Cazaux, tout près d'Arcachon, au milieu des landes de pins, dans un pays délicieux. En plus des conférences techniques et des manipulations de mitrailleuses, nous tirons d'avions, d'hydroglisseurs ou de canaux automobiles sur des cibles posées à plat sur l'eau. On voit ainsi les points d'impact des balles, ce qui permet de rectifier son tir et de prendre une certaine expérience. Enfin tir à terre au mousqueton et à la carabine winchester, et tir au pigeon au ball-trap au fusil de chasse.

Logement dans de confortables baraques avec des lits moelleux et des installations qui nous semblent au dernier cri du luxe. Popote de premier ordre dans une sorte de bistrot situé dans le camp. Je me lie avec plusieurs camarades de groupe, dont le lieutenant de Chambure et un autre lieutenant, deux artilleurs que je n'ai malheureusement jamais eu l'occasion de retrouver par la suite.

La discipline y est des plus strictes et nous n'arrêtons pas de travailler une minute de toute la journée ; il est vrai que nous passons si peu de temps à l'école qu'il est indispensable d'avalier les bouchées doubles. Le matin et le soir cérémonie assez émouvante de l'envoi des couleurs avec sonnerie de clairons comme dans la marine, devant une escouade présentant les armes ; et tout le monde salut, figé au garde-à-vous.

Le dimanche, tout de même, repos ; j'en profite pour faire avec mes deux camarades une délicieuse promenade sur l'étang d'Arcachon dans une barque à moteur affrétée par nous pour la circonstance. En somme séjour délicieux dont j'emporte le meilleur souvenir avec celui tout particulier de l'amerrissage en hydravion, impression curieuse de rouler sur des roulettes carrées, provoquée par le choc répété des flotteurs sur la crête des petites vagues du lac.

14 avril 1917. C'est sur ces agréables souvenirs que je rejoins la 32 ; je débarque dans une petite gare de Champagne où j'ai la chance de tomber à la fois sur l'auto de mon nouveau secteur postal (SP72) et sur deux aviateurs de la 32 qui m'emmènent au terrain : c'est celui de Villeneuve-les-Vertus où l'escadrille est au repos en attendant d'être engagée à nouveau. Splendide et immense terrain au milieu des landes et des boqueteaux de sapins aux formes géométriques, spécifiques de la Champagne

pouilleuse. Le commandant d'escadrilles, capitaine de Kervraux m'accueille avec une extrême cordialité ; il est charmant à tous points de vue et c'est un chef épatant. Et je tombe dans les bras de Bessu ainsi que de Ledy, ancien aviateur du deuxième groupe de mon régiment d'artillerie.

Parmi les autres officiers, le lieutenant Gérard, chef pilote, ancien sous-officier de cavalerie, le plus brave type du monde, mais effroyablement bourru, horriblement susceptible et pointilleux, d'un caractère ridicule à force d'être bêtement désagréable. Je connaissais déjà le lieutenant Roy, chef des observateurs, artilleur, un de mes très grands anciens de Centrale, qui est à la fois le garçon le plus aimable et le plus bienveillant du monde et l'officier le plus chic, d'un cran magnifique ; ses conseils me sont précieux et il les prodigue avec un mélange de courtoisie et de réserve qui me met immédiatement en confiance.

Le lieutenant Reverchon, cavalerie légère, pilote d'une témérité invraisemblable, a la spécialité de faire exécuter des acrobaties au Farman qui n'a pourtant aucune aptitude à ce genre de sport. À ce petit jeu il est rentré percutant dans le sol l'année précédente, mais à réussi à se tirer de cet effroyable accident, malgré trois brisures de la colonne vertébrale. En 1914, comme cavalier, il est un de ceux qui ont traversé l'Alsace en patrouille au travers de l'armée allemande pour aller faire boire leurs chevaux dans le Rhin. Un vrai casse-cou ! Je ne le verrai d'ailleurs pas très longtemps, dès le mois de mai il prendra le commandement d'une escadrille et sera tué en combat aérien.

Tout différent est le lieutenant pilote Bastien-Thiry, également cavalier : c'est un saint-cyrien, parfaitement bien élevé, mais surtout d'un calme qui confine par trop à l'indolence, c'est un charmant camarade d'une humeur toujours égale et souriante.

Tout autre encore est le troisième officier pilote, sous-lieutenant Larysse, ancien sous-officier mécanicien, affreusement grossier et vulgaire, d'une délicatesse douteuse, par ailleurs excellent pilote de triplace.

Les officiers observateurs sont plus nombreux : j'ai déjà cité Bessu, Roy et Ledy ; il y a encore le sous-lieutenant Piquet, un artilleur très spirituel et très pince-sans-rire, que j'ai très peu connu car il sera tué quinze jours après.

Également le lieutenant Englen, observateur originaire du septième régiment d'artillerie (du 10ème corps d'armée). Le lieutenant Faugères, un fantassin spécialiste de la photo aérienne, toujours extrêmement soigné et même recherché dans ses somptueuses tenues, mais froid, distant et fort peu sympathique. Le sous-lieutenant de Font-Réaulx, un artilleur absolument charmant, plein de cran, de gaité et d'entrain, malgré un caractère un peu capricieux. Le sous-lieutenant Cazeaux, artilleur également, un X, très calme, très pondéré, et d'une conscience méticuleuse, toutes qualités qui contrastent rudement avec son origine et son accent méridionaux. Enfin le sous-lieutenant Desquibes, un fantassin spécialisé dans la photo aérienne ; c'est un prêtre, le curé d'un petit village des landes, mais il n'a pas du tout l'air onctueux qu'on pourrait attendre d'un ecclésiastique, bien au contraire, il a le parler franc et même rude, l'abord souvent rebutant, et son caractère à des sautes brutales et rancunières. À part cela, c'est un très chic type, d'un cran naïf : aux dernières attaques, surpris par un avion de chasse allemand, il le seringue à la mitrailleuse, puis ne le voyant plus ne s'occupe plus de rien et recommence ses photos ; il faut que son pilote lui frappe sur l'épaule pour lui montrer l'avion ennemi piquant en flammes vers le sol. Et vraiment c'est un succès que de descendre un chasseur dans ces conditions, car le pauvre appareil qu'est le Farman fait front à peine une fois, pendant que son adversaire à le temps de piquer 10 fois sur lui ; conclusion, le Farman a péniblement une chance sur dix de s'en sortir indemne en combat aérien. On s'étonnera dans ces conditions que presque toutes les escadrilles aient été encore munies de cet avion périmé et funeste en avril 1917... il y a de quoi ; on annonce des Spopireth et A.R., mais ils ne viendront que bien plus tard, lorsque des tas de pauvres types se seront fait descendre, sans possibilité de défense efficace. J'oublie l'officier radio, le lieutenant du génie Vanherzökr, un gros garçon réjouit et ventripotent, le plus brave type du monde, extrêmement calé dans sa partie.

À cette époque il y avait deux catégories d'observateurs, les observateurs d'escadrille qui étaient affectés à l'escadrille qu'ils suivaient dans ses déplacements, et les observateurs divisionnaires qui étaient affectés à une division d'infanterie ou de cavalerie à raison de deux par division et qui

passaient d'escadrille en escadrille, en même temps que leur division changeait de corps d'armée. En effet, de même qu'un corps d'armée conservait un secteur pendant un certain temps et qu'il prenait sous son commandement des divisions successives se relevant les unes après les autres, de même l'aéronautique de corps d'armée avait son escadrille de base (la 32 était celle du 10ème corps d'armée) et recevait pour certaines opérations des escadrilles de renforcement ; de plus chaque division montant en ligne amenait ses deux observateurs qui rejoignaient l'aéronautique du corps d'armée où ils étaient affectés, soit à l'escadrille de base, soit à une escadrille de renforcement.

Plus tard, un an après environ, il y eut suffisamment de matériel pour affecter un escadrille organique à chaque division ; à partir de ce moment, ce ne sont plus seulement les observateurs divisionnaires qui suivirent la division dans ses déplacements, mais l'escadrille toute entière comme n'importe quelle unité d'infanterie, de cavalerie, d'artillerie ou du génie, constitutive de cette division.

Tout ceci montre assez combien était différente en 1917 la situation des observateurs divisionnaires et celle des observateur d'escadrille ; et naturellement, mon ambition comme celle de tous mes camarades, était d'être définitivement affecté comme observateur d'escadrille. En effet pour le moment, frais émoulu de l'école, je n'étais encore que stagiaire et ce n'est qu'après avoir totalisé 30h de vol de guerre et exécuté un certain nombre de missions sur les lignes, que je pourrai demander ma titularisation, sous réserve de l'avis favorable de mes chefs, mon commandant d'escadrille et le commandant du secteur aéronautique du C.A.. Alors seulement, j'appartiendrai à l'aviation et à ce titre j'aurai droit au port de l'insigne de poitrine : une sorte de broche en forme de couronne de feuilles de chêne en argent, comportant une étoile ailée en or pour les observateurs, deux ailes pour les pilotes, une hélice d'argent pour les mitrailleurs. Cet insigne portant au revers un numéro d'ordre, était personnel et caractéristique de son titulaire ; il se portait sur le coté droit de la poitrine... et avec une jalouse fierté.

Je n'ai pas encore parlé des sous-officiers pilotes ; l'équipe de la 32 était magnifique : maréchal des logis Saint-Martory (des spahis), un industriel oranais, toujours gai, aimable, courtois, souriant et toujours prêt pour partir en mission ; le maréchal des logis de Sarret de Coussergues (un dragon) parfaitement distingué et bien élevé, malheureusement d'esprit un peu lent, aimant un peu trop la bonne chère et le liquide qui l'accompagne et ayant la manie de voler de travers avec une aile plus basse que l'autre ; le sergent Pian (fantassin) excellent pilote de triplace, ancien champion de vitesse de motocyclette ; le sergent Guillemain, un territorial volontaire pour l'aviation, d'un calme froid et résolu, d'une sûreté magnifique, pilote de triplace, et tant d'autres.

Alors que dans les autres armes, il y avait une séparation très nette entre officiers et sous-officiers, il en était tout autrement dans l'aviation où le même danger, couru en commun et, je dirais même dans l'intimité d'un même appareil, crée une camaraderie qui, sans effacer toute hiérarchie, atténuait singulièrement les différences de grades. Cependant, sauf en certains cas très rares et d'ailleurs momentanés, la popote n'était pas commune ; dans une escadrille, il y avait trois popotes distinctes, celle des officiers, celle des sous-officiers navigants et celle des sous-officiers dits « rampants », c'est à dire du cadre de l'unité, sergents majors, fourriers, sergents mécaniciens, photographes, radios, armuriers etc. Cette scission était nécessité en particulier par les différences de soldes et surtout d'indemnités ; alors que les rampants ne touchaient que leur solde, les sous-officiers navigants recevaient en plus une indemnité de vol (5 francs par jour pour les pilote, 2,5 pour les observateurs). Il en était de même pour les officiers navigants dont l'indemnité journalière se montait à 10 francs pour les pilotes et 5 francs pour les observateurs. En 1917 ces indemnités qui, maintenant paraissent minimes, faisaient des seigneurs et des nababs de leurs heureux bénéficiaires.

Chose étrange à cette époque, l'aviation n'était pas une arme réelle : seuls les hommes de troupes (mécaniciens, armuriers etc) et le cadre rampant appartenaient à l'aéronautique. Les navigants n'étaient que détachés et continuaient à compter dans leur arme d'origine, spécialement au point de vue avancement, mais aussi au point de vue « uniforme » et tenue. Il en résultait une diversité vestimentaire tout à fait curieuse, et comme accentuée par certaines fantaisies d'habillement bien connues. La grande fantaisie consistait à arborer des tenues dont la coupe générale était celle de la tenue de guerre des autres armes (culotte et vareuse... celle-ci quelque fois à col ouvert, contrairement

à tous les règlements alors en vigueur), mais dont les couleurs étaient celles d'avant-guerre au lieu du bleu horizon et du kaki. C'est ainsi que, outre la vareuse noire, chacun arborait le képi de temps de paix et la culotte rouge à bande noire pour l'infanterie et la cavalerie, noire à double bandes rouges pour l'artillerie et le génie, rouge à doubles bandes bleu ciel pour la cavalerie légère. Et la vareuse avait les boutons spéciaux de l'arme de son propriétaire. Quant au manteau, ce n'était plus de la diversité, ni même de la fantaisie, mais le plus pur caprice : raglan trois-quarts avec ou sans couture en gabardine luxueuse, manteau à martingale en ratine somptueuse et tous les produits de l'imagination des tailleurs militaires.

Aussi naturellement, un de mes premiers soins en arrivant à l'escadrille fut, bien que non encore titularisé, de me commander chez Buisson vareuse noire et culotte à bande rouge, délicieuse satisfaction d'amour propre !

En passant à Paris pour rejoindre l'escadrille, il m'était échu une autre satisfaction sensiblement plus intéressante. J'étais allé au ministère de la guerre à la direction de l'artillerie et j'y avais appris avec une certaine joie que j'étais nommé sous-lieutenant à titre définitif avec rétroactivité au 15 juin 1915 et que cette rétroactivité serait fort probablement reculée au 15 mars 1915, date de mon départ au front : du coup j'aurai 25 mois de grade à titre définitif et je serai lieutenant de droit, puisqu'on accroche sa deuxième ficelle après deux ans de grade à titre définitif.

Je reprends mon récit : à mon arrivée à l'escadrille, on me désigne une chambre que je partage avec le sous-lieutenant Clarysse dans un baraquement en bois ; c'est assez sommaire comme installation, mais nous sommes ici pour peu de temps, le terrain étant normalement une base d'escadrille de bombardement et personne ne s'est mis en frais d'amélioration. La popote, elle aussi, est des plus ordinaire, par contre la chère y est excellente et, pour fêter mon arrivée, le vin fin et le champagne coulent à flots. La gaieté la plus bruyante y règne dans la plus sympathique cordialité ; ça me change de la table du père Bernheim !

Cependant, je suis un peu étonné par la tenue des serveurs qui sont effroyablement sales et sont aussi peu stylés que possible ; ils affectent la plus grande désinvolture vis à vis des officiers et même mettent leur mots à tout bout de champ dans la conversation. L'un d'eux, qui semble un peu éméché, est d'une insigne maladresse : il casse plusieurs assiettes, renverse le vin à côté des verres et fait des réflexions grossières lorsque, à son avis, l'un des convives se sert trop bien. Et cela va même jusqu'à une violente altercation entre lui et le lieutenant Gérard qui, furieux, prend son revolver, l'en menace et fini par lui tirer deux coups presque à bout portant. À peine ai-je le temps de manifester ma stupéfaction et même de comprendre, que tout le monde se met à se tordre devant mon air effaré : ce n'était qu'une plaisanterie à moi destinée et renouvelée du temps de paix. En effet dans les garnisons les nouveaux arrivés dans les popotes des célibataires étaient ainsi les victimes de plaisanteries de cet ordre, et même de brimades : ces facéties avaient pour but de les mystifier et de pouvoir ainsi, d'après leur réaction, éprouver leur caractère et leur esprit. Parfois on leur fait même des farces féroces et personnellement je n'avais vraiment pas à me plaindre de cette réception bien innocemment humoristique.

Nous restons seulement quelques jours au terrain de Villeneuve-les-Vertus, juste le temps pour moi de faire connaissance avec le personnel et le matériel. L'escadrille est encore montée sur des vieux Farman F40 ; c'est un appareil qui a eu son heure de gloire en 1915 parce qu'il plafonnait plus haut que les adversaires et se riait ainsi des chasseurs qui ne pouvaient arriver à grimper jusqu'à lui. Heureusement, on parlait très sérieusement de toucher des avions moins démodés Sopirith ou Doran, (avions A.R. suivant leur dénomination courante). Et d'ailleurs, l'escadrille avait déjà trois triplaces, sa donation réglementaire étant de dix biplaces et trois triplaces ; ces derniers, des Caudron R4 avaient en opération un énorme avantage, spécialement pour les missions photographiques : l'observateur pouvait se consacrer entièrement à son travail, laissant au mitrailleur arrière la tâche de surveiller le ciel et de signaler à l'équipage l'apparition éventuelle de chasseurs ennemis.

Le temps de repos est consacré à la révision et à la mise au point de tout le matériel de toute sorte, ainsi qu'à des exercices d'entraînement. Au cours de l'un d'eux, j'assiste à la démonstration du danger de voler avec une aile plus basse que l'autre : le maréchal des logis de Sarret, au retour d'un vol

avec le lieutenant Ledy, atterri dans ces conditions ; l'aile basse touche le sol avant le train d'atterrissage. L'avion capote et est complètement mis en morceau ; par bonheur les deux équipiers s'en tirent sans aucun dommage.

Mais bientôt le temps de repos tire à sa fin ; l'escadrille rejoint le terrain de la ferme d'Alger, une magnifique plateforme bien dégagée au bord de la route de Châlons-sur-Marne à Reims, à égale distance entre ces deux villes. Nous y arrivons bons derniers aussi tous les logements disponibles sont-ils déjà occupés : la ferme elle-même, une habitation à allures de château, et tous les baraquements en bois. Nous disposons seulement du rez-de-chaussée de la ferme qui nous sert de popote et de cuisine et nous logeons dans des tentes à personnel dite Bessonneau D.W. : ce sont des tentes rectangulaires à double paroi de toile, l'une imperméable à l'extérieure, l'autre intérieure en tissu blanc très propre, la carcasse métallique démontable se trouvant entre les deux. Elles sont très confortables, surtout par ce temps merveilleux et leur montage s'exécute en une heure à peine. Nous y logeons à raison de huit par tente sur les fameux lits démontables Picot : chacun de nous reçoit de la munificence de l'État un de ces lits, la providence de l'aviateur. Avec une paille, des draps ou un sac de couchage, des couvertures et notre peau de bique sur le tout en cas de besoin, nous sommes somptueusement couchés ; ne pas oublier cependant de prendre la précaution de s'asseoir au milieu du lit avant de se lever ou de se coucher, sous peine de faire panache, car toute la tête est en porte-à-faux.

Je me présente au commandant de l'aéronautique du corps d'armée, le capitaine Benoist ; c'est un esbroufeur de premier ordre, assez agité et remuant beaucoup d'air. Type de l'aviateur de temps de paix, ce n'est pas un chef très remarquable ; mais c'est un malin et en 1939, je le retrouverai général de brigade ! Je retrouve également le sous-lieutenant Saintot, un de mes camarades de promo de Centrale ; j'en suis enchanté, car c'est un garçon charmant et un très chic type ; malheureusement, il sera tué quelques jours après d'une balle au front. Je vois aussi le capitaine Muiron, anciennement lieutenant de mon père au 48ème d'infanterie à Guingamp, actuellement à l'état-major de l'aéronautique de l'armée ; je suis heureux de cette rencontre, car je compte sur son appui le cas échéant (mes espérances seront amplement déçues !). Enfin je vais rendre visite à mon groupe d'artillerie qui est en cantonnement de repos à quelques kilomètres de là ; tout le monde me saute au cou, spécialement mes téléphonistes et le commandant Rouhier est charmant. Le colonel Bernheim, qui est également là, m'accueille à bras ouverts et, à mon grand étonnement, m'apprend qu'il m'a proposé pour mon deuxième galon, car étant seulement détaché dans l'aviation, je compte toujours pour ordre au 10ème d'artillerie : c'est vraiment de sa part une preuve d'estime extraordinaire. D'abord il aurait très bien pu me laisser tomber, mais surtout je n'ai que 10 mois de grade à titre définitif, seule ancienneté qui compte pour l'avancement, et le fait d'être proposé dans ces conditions est très rare et très appréciable.

Je profite de ses bonnes dispositions pour tacher de récupérer Lecoq mon fidèle ordonnance, mais en vain ; il est du service armé et dans l'aviation, nous n'avons droit qu'à des auxiliaires, généralement idiots et cossards, à raison d'un pour deux ou trois officiers. Ils sont baptisés sur les états de personnel du nom peu compromettant de « divers », titre qu'ils partagent avec tous les hommes sans spécialité qui ne sont ni mécanicien, ni armurier, ni radio, ni photographe. Je suis navré de cette déconvenue et le pauvre Lecoq en a les larmes aux yeux ; il viendra un autre jour me voir au terrain où je lui montre les appareils à sa grande jubilation.

Dès notre arrivée à la ferme d'Alger où, comme je l'ai déjà dit, plusieurs escadrilles affectées au 10ème C.A. se trouvaient sous le commandement du capitaine Benoist. La 32 avait été engagée dans la bataille, en fonctionnant à la fois comme escadrille de corps d'armée et comme escadrille divisionnaire de la vingtième division d'infanterie. Pendant quelques jours, les attaques se succédèrent sans interruption, la vingtième D.I ayant pour mission la conquête du bois de la Grille, à l'ouest du Mont Cornillet ; et au cours de chaque attaque, la 32 fournissait une permanence de deux avions, l'un dénommé « avion d'artillerie » qui se tenait en liaison par TSF avec l'artillerie de la division, lui signalant tous les objectifs intéressants, ainsi que les demandes de tir faites par l'infanterie au moyen de fusées.

Cette mission, intéressante en elle, s'exécutait à 1000 à 1500 mètres ; bien plus dangereuse et plus délicate était celle de l'avion d'infanterie qui surveillait la progression de nos troupes et la

signalait (toujours par TSF, et aussi par message lesté), au PC de la division. De temps en temps, ils lançaient une fusée d'une couleur fixée à l'avance, destinée à demander aux fantassins leur jalonnement, c'est-à-dire leur position : en principe ceux-ci devaient répondre en agitant des draps blancs, ou en lançant des fusées ou en allumant des feux de Bengale. Mais leurs signaux étaient également vus par les avions de liaison adverses, et généralement cette petite manifestation provoquait de la part de l'ennemi un violent tir d'artillerie, d'autant mieux ajusté que l'objectif avait bien situé sa position. Et naturellement, il n'y avait aucun entrain pour jalonner le front à la demande de l'avion d'infanterie ; souvent même c'était la carence complète au grand désespoir de l'observateur. Alors il fallait descendre très bas, pour tâcher de voir les troupes et de reconnaître les amis des ennemis. Et donc ce n'est pas très commode, dans un terrain bouleversé par les obus, alors que les couleurs des uniformes se ressemblent. Et puis à l'altitude de 200 à 300 mètres, on se trouve dans les trajectoires de l'artillerie, et la rencontre avec un obus n'a évidemment rien de réjouissant.

Le troisième jour de l'attaque, le lieutenant Piquet a été tué dans ces conditions avec son avion pulvérisé ; les escadrilles voisines, elles non plus n'ont pas été épargnées. Mon camarade Saintot a été tué d'une balle au front, le sous-lieutenant Bastid, fils d'un camarade de mon père au 48ème d'infanterie, tué également d'une balle en plein cœur et tant d'autres que je ne connaissais pas. À ces pertes s'ajoutaient celles résultant d'accident ; je me souviens d'un magnifique bimoteur Caudron G6 du tout dernier modèle, arrivé quelques jours avant de l'arrière qui, pris d'une panne de moteur au départ à une vingtaine de mètres du sol s'est écrasé en pleine vitesse sur le terrain et a pris feu. En quelques secondes il ne formait plus qu'un brasier au milieu d'une sinistre flamme rouge d'essence et d'une acre fumée noire épaisse ; et au milieu du chaos on distinguait deux paquets informes ressemblant à deux sacs ratatinés noirs, tout ce qui restait de deux magnifiques jeunes gens, quelques minutes avant pleins de vie et d'entrain.

Il est remarquable de constater que rien de tout cela ne venait en aucune façon diminuer l'ardeur générale ; et le rôle du chef d'escadrille et de son adjoint chef des observateurs consistait précisément à ne pas s'appesantir sur les deuils et à conserver une ambiance de gaieté, surtout à la popote. Cependant lorsque, au bout d'une semaine, l'activité vint à se ralentir à la fin des attaques, cette gaieté un peu factice était de plus en plus difficile à observer, mais c'était pour une tout autre raison : éreinté par un travail forcené, volant deux et même trois fois par jour, c'est-à-dire 6 ou 7 heures, pilotes et observateurs s'endormaient à table. En quelques jours, certains avaient maigri de plusieurs kilos et leurs joues s'étaient visiblement creusées.

Bien entendu, il n'avait pas été question de me confier des missions aussi difficiles et délicates, à moi jeune observateur sans expérience. Au terrain de Villeneuve le lieutenant Kerraoul m'avait déjà mis à l'essai en me faisant exécuter deux reconnaissances sur le futur secteur d'attaque, l'une en F40, l'autre en triplace R4. Et j'avoue que j'ai été à la fois ému et fier de ces débuts, m'embrouillant un peu dans les innombrables recommandations qui m'avaient été faites : vérifier la mitrailleuse et le bon fonctionnement de la tourelle mobile aussitôt après le décollage, dérouler l'antenne et essayer la TSF avec le poste radio du terrain qui signalait la bonne réception en étendant sur le sol de grands draps blancs, faire signe au pilote que tout allait bien et qu'on pouvait aller sur les lignes, se mettre en liaison avec le poste correspondant d'infanterie ou d'artillerie en l'appelant par TSF et en attendant le déploiement de ses draps blancs, puis aller sur les lignes, surveiller à la fois l'air et la terre, donner des indications au pilote, au retour relever l'antenne de TSF après avoir signalé son retour par un signal conventionnel (BV je vais atterrir), mettre la mitrailleuse et la carabine winchester au cran de sûreté, tourner la tourelle de façon qu'elle ne gêne pas la vue du pilote à l'atterrissage. Tout cela fini par être très simple et même tout à fait automatique, mais au début on a peur d'oublier certaines consignes, on s'embrouille, on est encombré par ses jumelles, son pistolet à fusées et surtout par les cartes qui, bien que collées sur des planches de contre-plaqué, risquent de s'envoler si on les tient dans le vent en dehors du bord de la carlingue. À cette énumération des innombrables préoccupations de détails, sans compter les principales, l'exécution de la mission et la surveillance des chasseurs ennemis, on peut concevoir quelle fut ma fierté en constatant au cours de ces deux missions d'essai que je ne m'en tirais pas trop mal et qu'au retour le pilote ne manifestait aucune mauvaise humeur.

22 avril 1917. Puis Kerraoul tint à m'essayer lui même : d'abord en triplace où je pris la place du mitrailleur et lui celle d'observateur puis en Farman, piloté par lui et avec une mission de réglage et de contrôle d'artillerie pendant l'attaque du Mont Cornillet par la 19ème division. Et alors ma fierté ne connu plus de borne : d'une part, en triplace, l'appareil ramena un éclat d'obus dans un plan et deux balles dans le fuselage arrière de l'un des moteurs. Mais surtout au retour du deuxième vol, Kerraoul qui m'avait piloté, m'adressa ses félicitations les plus chaudes pour mon calme, mon sang froid et l'exécution correcte de ma mission. J'en ai été d'autant plus satisfait que le chef d'escadrille était plutôt sévère dans ses appréciations : ainsi, quelques jours plus tard il mit également à l'essai deux jeunes observateurs d'infanterie arrivant du G.D.E.. Cela n'alla pas du tout, il leur dit leurs faits assez vertement et les renvoya en école pour complément d'instruction ; il est même probable que dans ces conditions, ces pauvres types ont tout simplement été vidés de l'aviation et renvoyés dans leur corps.

À partir de ce moment, je fus sacré observateur, et des missions me furent régulièrement confiées : missions de réglage de tir pour des groupes de 75 ou 155. Cependant, je ne les exécutais pas encore en biplace, mais en triplace R4 où, le mitrailleur arrière prenant en charge la surveillance du ciel, j'avais toute latitude pour me consacrer à mon travail sans aucune autre préoccupation.

19 mai 1917. Mais bientôt j'eus l'honneur de partir en biplace, et même d'être proposé pour ma titularisation d'observateur avec 20 heures seulement de vol sur les lignes, alors que normalement un minimum de 30 heures est requis. Enfin, un lot de jeunes pilotes venant d'arriver à l'escadrille, le lieutenant de Kerraoul m'en affecta un comme pilote attitré : dorénavant, nous faisons équipage et sauf exception nécessitée par le service, nous devons toujours voler ensemble. Excellent système que cette constitution d'équipage : pilote et observateur sont habitués l'un à l'autre, opère dans une harmonie parfaite connaissant leurs petites manies respectives et le rendement du travail en est singulièrement augmenté.

17 juin 1917. Quoique jeune pilote, le caporal Guy mon coéquipier, s'avéra excellent ; je m'en aperçus particulièrement un jour où à la suite d'une panne sur les lignes nous dûmes nous poser au milieu des batteries dans un terrain assez douteux ; il fit un atterrissage parfait entre les trous d'obus et nous eûmes la chance de nous arrêter juste au bord d'un immense entonnoir de 210 dans lequel nous aurions fait une magnifique mais dangereuse salade. Comme par ailleurs c'était un garçon très gentil, très bien élevé, toujours calme et gai, je n'avais vraiment qu'à me louer de la constitution de mon équipage.

7 juillet 1917. Cependant, un jour il failli nous faire casser la figure dans des conditions assez stupides : au retour d'une mission, il atterrit nettement trop court et l'avion emporté par son élan roula jusqu'aux hangars accrochant un avion A.R tout neuf du bout de l'aile : en un clin d'œil, nous fîmes un demi-tour brutal, notre aile fracassée et l'A.R en compote. Kerraoul ne parut pas très satisfait et Guy avait une frousse épouvantable d'être renvoyé en école pour complément d'entraînement. Il n'en fut heureusement rien et des missions bien réussies effacèrent bientôt cette mauvaise impression. Mais nous l'avions échappé belle !

Petit à petit, le secteur s'est calmé sur le bois de la Grille et s'est reporté dans la région des monts et spécialement sur le Mont Cornillet sur lequel eurent lieu de nombreuses et douloureuses attaques d'infanterie : à chaque fois, les contre-attaques répétées rejetaient nos troupes avec de très grosses pertes. Par des prisonniers on finit par savoir qu'elles étaient menées par des troupes fraîches tenues en réserves dans un énorme abri de plusieurs centaines de mètres de long, construit en tunnel sous le Mont Cornillet à l'épreuve de tous les bombardements. Mais il restait à en boucher les issues ; ici intervint le rôle primordial de la photo aérienne : après plusieurs missions infructueuses et d'innombrables études au microscope et au stéréoscope, on finit par les découvrir. Et alors, l'objectif étant bien localisé et parfaitement défini, il ne restait plus qu'à le démolir. C'est ici qu'intervint un coup magnifique au cours du réglage d'une batterie de 280 sur l'issue nord du tunnel, réglage effectué par le sous-lieutenant Ledy de la 32, un obus tomba, non pas sur le but visé mais en un point jusque là ignoré, une des cheminées d'aération. Pénétrant jusqu'à l'intérieur de l'abri, il y fit explosion, y faisant un effroyable carnage : toute la garnison, soit 400 hommes, fut tuée soit par les éclats, soit par les effondrements, soit par l'asphyxie, comme on l'apprit quelques jours après par des prisonniers. Faut-il

ajouter que pour ce magnifique succès, Ledy reçu tout de suite une citation à l'ordre du corps d'armée ? Décidément on n'était pas généreux au 10ème C.A., ou plus exactement chez ce salaud d'Anthoine.

De même Bessu qui avait fait des prodiges n'eut même pas une citation, alors qu'il était proposé pour la légion d'honneur par le général Hennocque commandant la 20ème D.I. Cependant l'escadrille 32 fut citée à l'ordre du corps d'armée avec un très beau motif : « À l'exemple de son chef le lieutenant Vitu de Kerraoul, se distingue par son initiative, son dévouement et son mordant. Pendant la bataille de la Somme, la poursuite de Ham et la bataille de Champagne, (juillet à novembre 1916, février à mai 1917) s'est dépensé sans compter, assurant toutes les missions du C.A., quelque soit l'état de l'atmosphère, pendant une préparation d'attaque particulièrement chargée. »

Le 10ème d'artillerie est également à l'honneur, il est cité à l'ordre de l'armée, mais à quel prix ! Parmi ceux que je connais, le sous-lieutenant Kân Brock, mon remplaçant comme orienteur du premier groupe, a été tué au bois de la Grille en accompagnant l'infanterie à l'assaut et ses téléphonistes sont allés chercher son corps resté entre les lignes. Le sous-lieutenant Bernheim qui lui avait succédé comme orienteur a été tué quelques semaines après, un éclat d'obus lui enlevant la moitié de la figure. Décidément le commandant Rouhier avait raison : il y avait un mauvais sort sur ses adjoints et moi seul y avait échappé en le lâchant. Le capitaine Lesourd était aussi parmi les victimes ; grièvement blessé à la tête, il était soigné à l'hôpital de la Veuve, petit village tout proche de nous. Je suis allé le voir et l'ai trouvé dans un état très inquiétant, sa mère à son chevet. Plus tard j'ai appris avec joie qu'il avait réussi à se sortir d'affaire.

15 mai 1917. Après toutes ces affaires, la 20ème D.I. est relevée ainsi que plusieurs autres unités ; c'est ainsi que l'une des escadrilles de notre secteur aéronautique quitta le terrain de la ferme d'Alger et nous héritons de son cantonnement, le meilleur de tous, la ferme et ses dépendances. Nous nous y installons avec joie dans de vraies chambres, sans meuble à la vérité, mais avec nos lits Picot et tout notre fourbi, nous avons vite fait de réaliser quelque chose d'assez confortable : je partage ma chambre avec Bessu. Par contre une tuile de premier ordre me tombe dessus, de Kerraoul me désigne comme popotier !! Déjà dans une unité ordinaire, c'est un rôle assommant, mais dans l'aviation, c'est pire que tout. En raison des vols, il faut organiser deux ou même trois services pour chaque repas ; et puis il y a la comptabilité abominable des bouteilles de vins fins ou de champagne dont on fait une impressionnante consommation soit à titre d'amende, soit pour fêter une citation, un galon ou un atterrissage fâcheux ou l'arrivée d'un nouvel appareil... c'est-à-dire à tout bout de champ. Et surtout il y a les éternels mécontents, ceux qui critiquent tout, se plaignent de tout et réclament en particulier à propos de la note à payer : dans cette catégorie, le plus odieux était certainement le lieutenant Gérard dont j'ai déjà mentionné le mauvais caractère. Celui là, je peux dire qu'il m'a fait faire de la bile !

Une seule compensation à cette corvée, c'est le ravitaillement à la ville voisine, en l'occurrence Châlons-sur-Marne où je me rendais en camionnette avec le cuisinier une ou deux fois par semaine. J'ai pu ainsi y rendre visite à mon oncle Emile Lemouette qui, chef d'escadron d'artillerie, commandait un très important parc d'artillerie et de réparation : il m'a fait visiter avec orgueil ses ateliers et son organisation réellement remarquables, ne m'épargnant aucun détail. Par contre tout entier à son œuvre, il me stupéfia en manifestait une curieuse indifférence à l'égard des opérations militaires qui pourtant me paraissaient d'importance primordiale. Je suis revenu une deuxième fois déjeuner chez lui, en compagnie de mon cousin Lucien Mazure, lieutenant d'artillerie, qui par un heureux hasard se trouvait également dans les environs : excellente popote, repas fantastique !

Il me fallait aussi profiter de ce que nous étions en Champagne pour approvisionner la popote en ce précieux liquide et je fis avec deux ou trois camarades des reconnaissances chez des viticulteurs des environs. À ma grande honte, je dois avouer que je me suis fait soigneusement rouler en achetant un affreux verjus sucré et pétillant qui fut extrêmement mal accueilli à la popote et me valu de copieuses engueulades, spécialement comme de bien entendu, de la part de cet animal de Gérard.

Un autre poison à la popote, c'est le nombre toujours variable des convives ; constamment des invités étaient amenés impromptus, des officiers d'autres escadrilles ou d'autres armes venus en liaison, certains venant en stage pour plusieurs jours. L'un de ces derniers, un lieutenant d'infanterie, candidat à l'aviation, nous stupéfia par son incorrection et sa discourtoisie : pendant tout son séjour, il

n'a pas cessé de taper sur les aviateurs et de tenir des discours des plus désobligeants sur leur paresse, leur frousse, leur sans-gêne, le ridicule de leur tenue, leur intempérance... j'en passe ! Ses notes de stage ont dû s'en ressentir d'autant plus qu'au point de vue instruction, il était tout aussi lamentable qu'au point de vue éducation.

À ce propos, j'ai déjà dit combien, au G.D.E., le niveau des candidats issus de l'infanterie était peu satisfaisant. Mon opinion s'est encore confirmée après quelques semaines en escadrille : vraiment et sans aucun parti pris, les observateurs fantassins ne font absolument rien et tirent au flanc tant qu'ils peuvent. Comme leurs missions sont toujours très mal exécutées, les chefs d'escadrille ne comptent absolument plus sur eux et ne les font plus voler du tout ; alors ils mènent une vie de coq en pâte, tirant leur flemme toute la journée, se promenant, jouant aux cartes, passant des heures au bar en expliquant le coup. Les moins cossards s'occupent de l'armurerie, de la photo ou du cantonnement. Bien entendu le travail retombe sur les autres et je peux affirmer que dans l'ensemble le travail d'observation a été presque intégralement assuré par les artilleurs ; quant aux cavaliers, je n'aurais jamais assez d'éloges pour eux. Il y avait peu d'observateurs parmi eux, mais quels splendides pilotes toujours pleins d'entrain et de cran, et quels chics camarades, des types de toute confiance cachant toujours une vraie et solide camaraderie sous un snobisme affecté, et de réelles qualités guerrières sous des dehors un peu précieux. D'ailleurs il ne pouvait en être autrement, puisque la cavalerie n'étant à peu près jamais engagée dans cette guerre de position, ceux qui venaient chez nous cherchaient volontairement dans l'aviation une occasion de se battre.

Bien entendu il ne faut pas prendre au pied de la lettre tout ce que je dis d'une façon très générale. J'ai connu des observateurs d'infanterie qui comme Desquibes chez nous, étaient des types merveilleux et d'innombrables pilotes de premier ordre étaient eux aussi des fantassins, cependant à chaque fois que je reviendrai sur ce sujet, ce sera pour confirmer à nouveau ma première impression.

19 mai 1917. Kerraoul, mis en valeur par les dernières opérations, vient d'être nommé capitaine et prend le commandement du secteur aéronautique du 10ème C.A., en remplacement de Benoist qui, nommé lui même commandant, part à l'arrière commander la réserve générale d'aviation (R.G.Aé). Nous n'avons qu'à gagner à ces changements, puisque nous ne perdons pas de Kerraoul. Huit jours après arrive notre nouveau chef d'escadrille, c'est le lieutenant Sourdillon que j'ai déjà rencontré comme instructeur au G.D.E. ; j'en ai gardé le souvenir d'un type très brave et très travailleur, d'une très réelle valeur, mais sans gaieté réelle, assez pointilleux et petit esprit. Il inspire l'estime, mais non l'affection et encore moins la camaraderie, malgré les efforts trop visibles qu'il fait pour se concilier la sympathie. Nous nous remontons aussi en matériel : nous touchons un 4ème avion R.4 ; c'est une grande ressource pour les missions photos, car de tels appareils sont de véritables forteresses volantes avec leurs trois mitrailleuses, une à l'avant pour l'observateur, deux jumelées à l'arrière pour le mitrailleur. Malheureusement ils sont lents et lourds et mettent un temps infini pour prendre de l'altitude, ce qui laisse d'autant moins de temps disponible pour la mission.

Nous touchons des avions A.R. ou Renault ou Doran, curieux appareils au plan décalé en avant ce qui leur donne une drôle de tête ; mais c'est un immense progrès sur le Farman. Ils sont plus rapides, plus maniables ; l'observateur est logé à l'arrière du pilote dans le fuselage plein et, fort confortablement installé, il a un bon armement : deux mitrailleuses jumelées sur une tourelle facile à manier. Les équipages les plus anciens en sont dotés les premiers et ils en sont enchantés.

Guy et moi, les derniers arrivés, nous sommes encore pour longtemps sur Farman ! Quel sale appareil ! Outre ses défauts déjà cités, il faut en citer un autre : comme il a une grosse surface portante, il flotte comme un bouchon et par les chaleurs insupportables de cet été 1917, on encaisse des remous d'air brutaux qui vous donnent un vrai vertige et vous amène l'estomac au niveau des lèvres. Spécialement et fâcheusement sensible quand on vole vers midi, comme cela nous arrive plusieurs fois. Malgré ces piteuses conditions, le travail marche bien et je suis très fier de recevoir un jour les félicitations du lieutenant Roy, chef des observateurs, qui me fait part de toute sa satisfaction. De plus Ledy me répète l'opinion de Vanherzeke, le sous-lieutenant radio, qui m'estime comme l'un des observateurs dont les émissions de TSF sont les plus nettes, les plus calmes et les plus régulières.

Comme malgré tout le secteur s'accalmie très sensiblement et que les missions sont moins fréquentes, je réussis à faire quelques excursions ; un jour avec un camarade, je fais en auto un tour du côté d'Auberive, dans le secteur enlevé à l'ennemi lors des attaques de fin septembre 1915 : déjà la végétation fait son œuvre et couvre les anciennes tranchées, cependant c'est une véritable désolation, car dans cette Champagne pouilleuse où une très mince couche de terre végétale recouvre le fond crayeux, longtemps encore subsisteront les cicatrices blanches des entonnoirs d'obus et des fortifications de campagne. Malgré l'été c'est un désert sinistre.

Une autre fois je vais à mon groupe qui est en position quelque part au pied des monts ; je suis reçu comme l'enfant prodigue par le commandant Rouhier qui est d'une amabilité débordante (il est bien temps !) et me félicite de ma proposition pour mon deuxième galon à titre temporaire. Mais ce sont surtout mes braves gars de téléphonistes que j'ai plaisir revoir ; ils me serrent la main à me briser les os et c'est tout juste s'ils ne m'embrassent pas et c'est à mon tour de les féliciter car ils se sont splendidement conduits aux dernières attaques et tous ont maintenant la croix de guerre et de multiples citations. Au retour je passe à l'échelon pour serrer la main de mon brave Lecoq qui pleurniche toujours en me revoyant ; j'en profite pour récupérer ma sellerie que je n'avais pas emmenée au GDE et que je vais renvoyer à Vannes.

3 juin 1917. Quelques jours après, j'apprends que Bernheim prend le commandement de l'A.D.20 (artillerie de la vingtième division) ; le voilà en route pour sa cinquième ficelle en or, il sait nager l'animal ! Quant à l'état-major du 10ème C.A., il ne peut pas se résigner à ce calme et continue à s'exciter à blanc : un beau matin, affolé et fort excité, il nous téléphone que des avions allemands les survolent à basse altitude et s'étonnent que nous ne leur donnions pas immédiatement la chasse. Renseignements pris, ce sont des chasseurs français, une patrouille de spads. Quels idiots ! Même s'il s'était agi de Fokker, je me demande ce que nos malheureux coucous d'observation auraient bien pu faire contre eux. Nous avons bien ri de cette manifestation de nervosité enfantine, mais nous les avons volontiers excusés : avec ce fou d'Anthoine comme chef, comment pourraient-ils garder leur calme et leur sang-froid ?

Pendant les permissions ont repris depuis quelques temps et mon tour arrive à grands pas. Et je bous d'inquiétude en constatant que mon uniforme d'aviateur n'arrive pas alors que je m'étais fait une fête de l'étreindre en cette circonstance. Enfin tout s'arrange et le précieux colis m'arrive providentiellement le jour même où ma permission revient signée de l'état-major. Je suis aux anges ! Bessu me prête son insigne d'observateur ! Je ne me sens plus de joie, maintenant il n'y a pas à dire, je suis un aviateur, un vrai de vrai !

De fait je fais sensation à Paris chez les Baudran, chez ma tante Lemouette et ma tante Renoul. Déjà, dans le train de Chalons à Paris, l'adjudant Porgès, l'éminence grise du général Anthoine, richissime industriel, m'invite à déjeuner au wagon restaurant et me couvre de fleurs. Le temps où je n'étais qu'artilleur, il se serait borné à me faire de très loin, un petit geste d'amitié un peu protecteur.

Mais c'est surtout à Vannes que je nage dans l'orgueil ; d'abord maman me trouve magnifique avec toutefois une angoisse dans son regard d'admiration. Elle a le droit de s'inquiéter car depuis quelques semaines Gilbert est lui aussi sous les drapeaux. On ne l'a pas laissé finir sa préparation à Saint-Cyr, commencée à la corniche de Saint-Louis ; il a été appelé au 116ème d'infanterie à Vannes, le régiment de papa, mais il n'y est resté que quelques jours et maintenant il est à Blain, au camp d'instruction d'infanterie de la 11ème région. J'en suis navré car il y a peu de chance qu'il puisse venir en permission.

J'ai gardé de toutes mes permissions un souvenir délicieux ; malgré son deuil et sa tristesse, maman s'est ingéniée à me les rendre agréables et à m'entourer d'une atmosphère de gaieté et de mouvement. Aussi ai-je toujours un plaisir à venir à Vannes, alors que tant de mes camarades ne considèrent le séjour auprès des leurs que comme un devoir de piété filial : leur temps était partagé en deux parties plus ou moins égales, quelques jours chez eux et le reste soit à Paris, soit à Nice, soit chez des amis. Sans doute, passait-on du temps à se lamenter sur la misère et les malheurs, sur la tristesse et les inquiétudes, tout en critiquant les gens qui avaient « le cœur de s'amuser » en pareilles circonstances. Que de parents ne se rendaient en aucune façon compte de la mentalité du

permissionnaire : mentalité d'un garçon d'une vingtaine d'année, débordant de jeunesse et d'entrain, qui vient de passer de longs mois dans une ambiance de dangers et de souffrances, privé du confort le plus élémentaire, privé des joies les plus inhérentes à la jeunesse. Ce garçon là a impatientement attendu son tour de départ pendant des semaines, supputant ses chances de partir à telle ou telle époque, échafaudant à l'avance mille projets, en un mot laissant courir follement son imagination pour rattraper en quelques jours le crédit de bonheur gagné en plusieurs mois.

Un tel enthousiasme est toujours sensible, semblable à ces orchidées somptueuses que flétrit le moindre de courant d'air ; il ressent douloureusement la plus infime contrainte, la moindre maladresse, il se rétracte devant tout ce qui n'est pas conforme à son attente. Il a tiré une traite sur son temps de permission et il ne peut concevoir que cette traite ne soit pas payée à échéance. Alors quelle immense désillusion est la sienne lorsque rien ou presque rien de son espoir ne se réalise ! Alors il se cabre, se rebelle et devient injuste ; son enthousiasme se change en un étonnement morose, puis rageur. Il ne pardonne pas sa déception ; on n'a pas su le comprendre, il ne peut ni ne veut plus comprendre son entourage. Désormais, il reviendra par devoir passer près de sa famille le minimum d'heures compatible avec la bienséance et s'évadera le plus tôt possible vers d'autres joies, si malsaines soient elles, pourvu qu'elles lui offrent une apparence de consolation, une façade de distraction, un semblant de gaieté.

Combien de parents ont ainsi commis la faute irréparable de n'avoir pas su accueillir leur fils comme il le fallait, combien l'ont froissé en ne s'intéressant pas à ses récits et en l'accablant au contraire de leurs jérémiades, de l'étalage complaisant de leurs propres et mesquines considérations matérielles. Certains même poussaient la maladresse jusqu'à critiquer sa tenue, son habillement, son langage un peu trop libre, ses nouvelles habitudes un peu désinvoltes. Une telle incompréhension ne se pardonne pas, c'est le divorce spirituel, le plus grave de tous.

Avec le recul du temps, je suis d'autant plus reconnaissant à ma mère d'avoir su, avec un tact infini, m'accueillir exactement comme il le fallait, buvant mes récits, s'extasiant devant mes descriptions, riant et plaisantant quand les larmes lui montaient aux yeux, écartant de moi tout soupçon de désillusion, et surtout, surtout, comprenant qu'elle ne devait pas m'accaparer. Bien au contraire, j'en suis sûr, elle avait longtemps à l'avance préparé l'emploi de mon temps pour en bannir toute pensée morose, toute ombre d'ennui et de satiété. Grâce à elle, toutes sortes de distractions m'attendaient et dès mon arrivée se succédaient les visites et les invitations. Tout un essaim de jeunes filles m'accaparaient, il y avait Yette Riant, mon grand flirt, et sa sœur Coco, Marguerite de Mougou une véritable beauté d'ailleurs un peu bête et par trop candidate au mariage, sa sœur Germaine, Yvonne Septans, Marguerite de Lagatinerie, Yvonne et Jeanne Le Calvé pour ne citer que les grands premiers rôles. Parfois mes permissions coïncidaient avec celles de bons camarades comme Billy Riant et Koechlin-Schwartz, aviateurs comme moi et surtout avec celle de mon vieux Gilbert, le plus gentil des frères, plein d'une naïve admiration pour moi à cette époque du moins.

Alors ce n'était que parties de plaisir, promenades à pieds à la campagne ou à Conleau, excursions en bateau sur le Golf du Morbihan, à Port-Navalo, à Locmariaquer, à l'Île aux Moines, à Gavrinis, randonnées en auto aux environs, à Quiberon pour y visiter un terrain d'aviation de surveillance côtière, à Succinio pour un déjeuner sur l'herbe dans les ruines du château de Gilles de Rais, le célèbre Barbe Bleue. Quelques parties de tennis et puis avec mille précautions, pour ne pas faire scandale, quelques tours de danse après le dîner ; enfin d'innombrables rendez-vous en bande chez les pâtisseries avec des débauches de portos, de chocolats fourrés, de petits fours et de mille choses délicieuses. Le tout parmi les rires, les plaisanteries, la gaieté la plus enfantine.

Ainsi les permissions passaient à une allure de rêve et, très vite, beaucoup trop vite, il fallait songer au départ. Maman, elle, y pensait dès le premier jour, profitant avidement de ces quelques jours. Pour lui éviter le retour navrant après la conduite au train, je refusais toujours qu'elle m'accompagne à la gare et je préférais lui faire mes adieux dans l'intimité familiale de la maison.

La rançon de ces périodes d'heureuse détente, c'était la crainte de ne pas retrouver son unité au même endroit, la crainte d'être obligé de courir après elle, au hasard des renseignements fournis par les commissaires de gare. Aussi, dans le train au départ de Paris, cherchait-on avec quelque angoisse

des visages de connaissances susceptibles de vous rassurer ou de vous remettre sur la bonne voie ; heureusement le train était toujours bourré d'aviateurs. Les aviateurs vont beaucoup en permission. Il y a même un dicton qui affirme qu'un bon aviateur doit aller très souvent en permission ; cette fois là, c'est Billy Riant que je rencontre dans le train, il avait passé sa permission à Vannes avec moi et était parti un jour avant moi. Lui aussi était à la recherche de son escadrille ; très vite, et avec soulagement, nous apprenons l'un et l'autre que nos escadrilles n'ont pas bougé. D'ailleurs le tuyau m'est confirmé à l'arrivée à Châlons par le lieutenant Kéralval, le frère d'un de mes camarades de promotion ; il est observateur à une des autres escadrilles du secteur aéronautique de la ferme d'Alger ; par un heureux hasard nous trouvons à Châlons une camionnette de ravitaillement d'une escadrille qui nous ramène à destination en une demi-heure.

Le lendemain même, ce pauvre Kéralval est tué ! Pour permettre à un camarade de partir en permission, il l'avait volontairement remplacé dans l'exécution d'une mission dangereuse. Pour effacer cette pénible impression, une bonne nouvelle : ma titularisation d'observateur et mon affectation à la 32 comme observateur d'escadrille, le comble de mes rêves !

10 juillet 1917. Mais il était temps que je rentre de permission, car nous changeons de secteur ; un déménagement dans l'aviation, c'est toute une affaire. On en fait d'innombrables caricatures, elles sont évidemment outrées, mais l'essentiel en est rigoureusement exact. Pour ma part, j'ai une cantine, mon lit picot, une table pliante, un sac d'effets chauds, un autre sac de toutes sortes de choses et une paillasse, et comme je ne suis que depuis peu à l'escadrille, mon bagage est nettement dans les plus modestes. Quant à la popote, elle comprend un luxe princier de batteries de cuisine et de vaisselle, de tables et de chaises pliantes, de poêles et d'une infinité de bricoles hétéroclites et bien entendu indispensables (en particulier phonos et disques, jeux divers, tapis, etc.) sans oublier les innombrables bagages personnels des cuisiniers, serveurs et ordonnances. À première vue il semble impossible de faire tenir tout cela dans les camions, camionnettes et remorques. Et puis le miracle s'accomplit et tout réussit à se caser ; évidemment les ressorts des voitures sont à peu près à plat, les autos de tourisme dites voitures légères disparaissent sous un tas de cantines et de paquets sans compter deux ou trois passagers de plus que n'en comporte la carrosserie. Les avions eux mêmes emportent du chargement supplémentaire ; enfin pour réduire le personnel à transporter, la majorité des observateurs est envoyée en permission de 48h avec mission de rejoindre le terrain de destination.

C'est Enslin, comme le plus ancien, qui prend le commandement du convoi et je lui suis adjoint : nous faisons 8 heures de route, à une allure de tortue avec ces voitures surchargées et notre étape est émaillée d'incidents : pannes, crevaisons, radiateurs et moteurs qui chauffent, fuites d'eau et d'essence. Et pour comble de gaieté, il pleut à verse. Cependant tout se termine au mieux et nous arrivons dans l'après-midi au terrain de Senoncourt, dans le secteur de Verdun ; nous y relevons la C-13, commandée par le capitaine Éclanché qui a une réputation peu honorable de bluffeur, de froussard et de mauvais coucheur. Un simple détail sur lui : dans son baraquement, son lit Picot est installé au fond d'un trou boisé comme dans un tombeau, ceci pour pouvoir rester couché en cas de bombardement ! Nous avons bien rigolé !

Nous avons des baraques confortables : parois et toits à double épaisseur en fibrociment, parquet, éclairage électrique, division en petites chambrettes donnant soit sur un couloir central soit directement au dehors. La popote est vaste et sympathique. Par contre le terrain lui n'est ni vaste ni sympathique: il n'a à peu près qu'une ligne d'atterrissage et cette ligne elle-même est en pente sensible allant d'une route à un petit bois, un vrai casse-gueule ! À 2 km un minuscule village et la ville la plus proche est Bar-le-Duc ! Nous sommes vraiment loin de tout, ça va être gai : une retraite sentimentale.

Mon premier soin dès le premier soir après le dîner est de m'installer dans ma cellule à grand renfort de punaises et de bandes de papier pour aveugler les fentes entre les planches des cloisons intérieures. Je ne me couche qu'à minuit, mais avec la satisfaction d'avoir tout casé, tout rangé et tout mis en bonne place, y compris les dessins et gravures de la vie parisienne sur les murs, des rideaux à la fenêtre et des portemanteaux pour mes vêtements. J'ai l'agréable impression d'être là depuis longtemps et pour longtemps, impression réconfortante, réjouissante et confortable.

Le secteur est d'ailleurs des plus calmes et il fait un temps atroce : pluie, vent, brouillard avec une boue épaisse et gluante. Les vols sont réduits au minimum, les bridges et les pokers sévissent au maximum dans la popote sympathique. Nous profitons de ce calme pour revoir le matériel ; les avions Farman sont petit à petit remplacés par des Doran, le nôtre (Guy et moi) part le dernier et nous l'échangeons avec une joie sans mélange contre un Doran magnifique que nos mécaniciens peignent en violet pervenche. C'est une couleur curieuse, mais au parc c'est tout ce qui restait disponible et il a bien fallu nous en contenter.

Le personnel aussi se renouvelle : Roy après avoir été décoré de la légion d'honneur à la ferme d'Alger, nous a quittés pour aller piloter en vue de prendre un commandement d'escadrille. Ensen le remplace comme chef des observateurs. Fougères est également parti en école pour piloter, il a demandé la chasse : on ne semble pas le regretter beaucoup, par contre Roy laisse un excellent et très sympathique souvenir. Comme nouveaux arrivants : le sous-lieutenant Jehlen qui était avec moi au Plessis-Belleville et j'ai déjà donné sur lui mon avis, avis déplorable à tous égards : c'est une très mauvaise recrue, comme l'escadrille l'apprendra bientôt, tire-au-flanc, grossier, mal embouché, vantard et mauvais camarade. Puis les sous-lieutenants Patte et Gressot, deux jeunes artilleurs arrivant ensemble à Senoncourt ; gentils et pleins de gaieté, ils font très bonne impression, quoique d'une éducation un peu frustrée.

Je m'aperçois que parmi les anciens, j'ai oublié de mentionner le sous-lieutenant Delahalle, mais je suis bien excusable, car le personnage en est peu frappant, et c'est à peine si on remarque sa présence ; il cause peu et rioche continuellement d'un air un peu niais. C'est un fantassin qui a réussi le record suivant : arrivé avant moi à l'escadrille, il n'a même pas encore totalisé le nombre d'heures de vol suffisant pour être titularisé observateur. D'ailleurs, paresse ou frousse, ou mauvaise foi, il n'a jamais mené à bien une seule mission d'aucun genre ; aussi est-ce une affaire bien entendue qu'on ne lui en confiera jamais plus aucune et, en deux ans, je ne l'ai jamais vu voler une seule fois ! Armurier dans le civil, il est chargé des armes et spécialement des mitrailleuses d'avion et, il faut le reconnaître, il les surveille à la perfection et grâce à lui, nous avons un matériel de premier ordre. À part cela, il mène une vie de coq en pâte : il dort, mange, boit et passe inaperçu, les soucis et les dangers lui sont inconnus. Autre nouvel arrivant, le sous-lieutenant Fichot, observateur photographe, fantassin, très content de lui, très poseur, très dédaigneux pour le reste de l'humanité. Après quelques missions parfaitement réussies, a tenu à vivre sur cette bonne réputation en risquant le moins possible de l'altérer ; et dans ce but s'est consacré à la surveillance à terre de la section photo de l'escadrille, laissant aux autres toute la gloire d'aller survoler les lignes ennemies.

Tout ceci peut paraître invraisemblable et de fait, il est incroyable qu'avec un chef aussi énergique que Sourdillon, certains officiers puissent ne jamais voler, alors que les autres assurent l'exécution de tout le travail. C'est pourtant un fait réel et patent, non seulement chez nous, mais dans toutes les escadrilles.

Après le matériel et le personnel, le terrain va lui aussi changer : de fait le nôtre, à peine praticable pour des Farman, devient dangereux pour des avions plus rapides comme nos Doran et catastrophique pour des appareils qui ont besoin d'une longue course avant de décoller. C'est ainsi qu'un G.6 s'écrase dans le petit bois en bout de terrain, heureusement sans aucun inconvénient pour l'équipage. Sourdillon reconnaît un autre terrain bien dégagé à Issoncourt et l'armée décide de l'aménager : une compagnie de travailleurs annamites l'aplanit et le nettoie, on y monte de grands bessonreaux et je suis chargé d'y transporter une à une les baraques de notre cantonnement.

6 août 1917. Mais je ne jouis pas longtemps de mon œuvre ; à peine le déménagement fait, je suis désigné, ainsi que Ledy pour aller renforcer momentanément l'escadrille 41 au terrain de Lemmes. Quelques jours avant, j'ai la joie de recevoir enfin mon deuxième galon. Je dis bien joie et il y a vraiment de quoi. D'abord, par suite de circonstances déjà exposées, je suis sous-lieutenant depuis deux ans et demi et ça commence à me sembler plus que long. Mais surtout, je suis nommé lieutenant avec un choix magnifique : en effet puisque seul compte le temps passé dans le grade à titre définitif je passe avec 14 mois de grade seulement au lieu des 24 normalement requis. Du coup Bernheim m'envoie une lettre follement aimable et invraisemblablement élogieuse : je suis stupéfait de cette

amitié à retard ! En même temps j'apprends que Gilbert est reçu élève aspirant ; il est en permission à Vannes en attendant de partir à Issoudun à l'école d'aspirant. J'en suis ravi pour lui, mais lui l'est encore plus que moi.

10 août 1917. Donc Ledy et moi arrivons à la F.41 qui fait partie du secteur aéronautique du 32ème C.A. et est particulièrement affecté à la 42ème division ; ce corps doit attaquer au nord de Douaumont en liaison avec un certain nombre d'autres corps. Il s'agit d'une opération de grande envergure et il y a à Lemmes, à Vadelaincourt et à Osches une très forte concentration d'aviation d'observation, mais il paraît que les effectifs ne sont pas encore assez nombreux puisqu'on fait appel aux corps voisins pour les renforcer. Nous nous attendons donc, Ledy et moi, à être accueillis à bras ouverts, mais nous sommes déçus : si le capitaine Delaitre, commandant l'escadrille est des plus aimable, cette amabilité est parfaitement platonique. En effet, on n'a même pas prévu notre logement, et il faut que nous élevions hautement la voix pour qu'un tout jeune sous-lieutenant consente à nous abandonner sa chambre pour nous permettre de nous y caser. Il le fait d'ailleurs en bougonnant ouvertement : en une heure il déménage tout et ne nous laisse absolument rien ! Heureusement nous avons apporté tout notre barda, mais nous sommes serrés comme des harengs saurs dans cette toute petite cellule, alors que les gens de la 41 se prélassent en des installations confortables et charmantes.

Nous ne sommes pas très satisfaits de cet accueil ; nous le sommes encore moins en constatant que, dans cette escadrille, la plupart des observateurs se la coulent parfaitement douce. Quatre d'entre eux, des fantassins à tout hasard, passent leurs journées à jouer au tennis, au bridge ou au poker, à se promener, à lire, à fumer et à jouer du phonographe. Par contre, ils ne volent jamais, au grand jamais et c'est pour remplacer ces bons à rien qu'on nous a fait venir : en apprenant cela, Sourdillon a une crise de fureur et de danse de St Guy, mais cela n'y change rien. Le capitaine Delaitre lui même, quoique parfaitement aimable, courtois et sympathique, ne se sent aucun désir de prendre l'air.

Il y a pourtant un excellent noyau dans cette escadrille, des pilotes de premier ordre et une demi-douzaine d'observateurs d'artillerie tout-à-fait remarquables, pleins de cran et d'activité. Parmi eux, plusieurs Centraux dont deux de ma promotion : le chef des observateurs, lieutenant de Nonancourt, un type épatant, très chic et très sympathique, et un autre dont j'ai oublié le nom et qui attend toujours son deuxième galon. Bons appareils aussi : des A.R. et des Morane parasols, appareil ultra léger, très vif et très maniable, qui grimpent magnifiquement mais où on est vraiment bien mal installé, la carlingue étant extrêmement étroite et exigüe ; il y a bien aussi deux Farman, derniers survivants d'une espèce désuète. Enfin une popote excellente et pleine de gaieté. En somme une ambiance parfaite où le l'on se sentirait très bien sans cette arrière pensée que nous sommes venus ici travailler pour les autres.

Et de fait on nous fait sérieusement boulonner pendant les 15 jours d'attaque : reconnaissances, liaisons d'infanterie, réglages d'artillerie, nous sommes de toutes les fêtes ! Aussi, nous ne sommes pas épargnés par les mésaventures. Ledy, attaqué successivement par 2 chasseurs allemands à 5 minutes d'intervalle se fait descendre et réussit tout de même à atterrir sans trop de dommage sur le terrain désaffecté et troué d'obus de Verdun. Quant à moi, pris dans un tir de barrage au milieu des trajectoires, un obus enlève de plein fouet le haut d'une des pales de l'hélice et deux haubans entre les mats et éclate à l'arrière : nous l'avons échappé belle et rejoignons péniblement le terrain avec un avion qui vibre atrocement en nous secouant les os et les tripes comme s'il allait à tout moment éclater en miettes.

Nous faisons du bon travail ; Ledy réussit quelque contre batterie avec maestria et personnellement je suis extrêmement fier d'une destruction d'un fortin ennemi exécutée avec une batterie de 220 (obusiers) : c'était un bel ouvrage, joliment tracé, avec de beaux redans, mais après le tir ce n'était plus qu'un chaos de troncs jointifs. Pour les réglages, on reste généralement environ trois heures en l'air et, en été, surtout au milieu de la journée, le vol est pénible avec d'affreux remous d'air chauds : pour l'observateur, le travail est évidemment intéressant, mais pour le pilote, ce n'est pas très drôle. C'est une allée et venue perpétuelle de la batterie à l'objectif : la batterie ou plutôt le groupe d'artillerie, placé en terrain abrité aux vues, les bandes de calicots blancs dont les assemblages variés constituent les signaux d'un langage conventionnel. En les observant, l'avion sait que la batterie est

prête à tirer, ou qu'elle change d'objectif, ou qu'elle exécute tel ou tel tir ; et c'est par TSF que l'observateur envoie d'abord son ordre de tir, puis ses observations lorsque, revenu sur l'objectif, il y a noté les points d'impact.

Les ordres de tir, les observations se succèdent ainsi à intervalles réguliers, le temps qu'il faut à l'avion pour aller de la batterie à l'objectif, puis pour en revenir. Véritables mouvements de pendule à oscillations d'une dizaine de minutes de période ; en 3 heures, on fait une vingtaine de telles oscillations. S'il n'y avait pas l'intérêt du travail, ce serait bien monotone ; et puis il y a aussi le risque de voir à tout moment un chasseur adverse nous tomber sur les reins et rien que cela supprime toute monotonie. C'est qu'ils sont mordants ici les chasseurs, et les nôtres sont par contre, assez rares : quelques temps avant d'être à la 41, je suis allé les voir à leur terrain de Savilly (groupe de Maurancourt) avec Sourdillon et nous sommes revenus assez déconfis et peu enchantés de leur disposition. Il est vrai que nous sommes sans doute assez difficiles : nous avons été gâtés en Champagne par quelques escadrilles de chasse qui nous protégeaient admirablement et n'épargnaient ni leur temps ni leur peine.

À terre, les attaques ont parfaitement réussi, les fantassins ont été splendides. Et pourtant l'ennemi a été coriace ; il l'est tout autant au point de vue aérien. Presque toutes les nuits, notre terrain est survolé par des bombardiers et nous passons pas mal de temps en pyjamas et en peau de bique dans des tranchées à proximité de nos baraquements : nous écopons sec une belle nuit, un dépôt de munitions fait explosion, deux hangars flambent et une douzaine d'appareils sont détruits à une escadrille voisine.

Le jour, ce sont aussi constamment des reconnaissances à hautes altitudes qui viennent nous surveiller et nous photographier : à notre grande satisfaction, l'un d'eux est abattu juste au dessus de nous. Il descend en vrille de 5000 mètres jusqu'au sol et s'abat dans un bois à quelques kilomètres de là où nous allons le voir. Le pilote est tué, son cadavre git parmi un monceau de toile, de bois et de métal, les yeux grands ouverts il semble sourire ! Par une chance extraordinaire, l'observateur est indemne, mais il a évidemment une effroyable commotion nerveuse et on l'emmène à l'hôpital de Vadelaincourt. Il n'y sera sans doute pas très bien pour se soigner, car l'hôpital est très proche du terrain d'aviation jumeau du notre et reçoit une bonne partie des bombes destinées au dit terrain : des baraquements ont été brûlés et détruits avec un grand nombre de victimes parmi les blessés et le personnel sanitaire.

Nous avons eu à Lemmes d'autres distractions, d'abord de temps en temps une voiture légère nous amenait quelques camarades de la 32 en visite ; d'autres venaient en avions, c'était des pilotes venant en renfort pour la journée. Et puis nous voisinions avec Vadelaincourt dont le terrain était fort voisin du nôtre et où je suis allé voir Billy Riant, sergent pilote à la Spa.215 ; lui de son côté, est venu me rendre ma visite en compagnie de son père adjudant du train automobile dans un village voisin.

En somme nos trois semaines de séjour à la 41 s'écoulèrent très rapidement et les attaques heureusement terminées, nous regagnons la 32. En prenant congé du capitaine de section aéronautique, commandant Marquez, nous apprenons que nous sommes tous les deux proposés pour une citation : c'est gentil et nous sommes sensibles, car en général on fait le coup de l'invité aux officiers venus en renfort. On les fait travailler un bon coup puis on les renvoie et quand ils sont partis, on se partage les lauriers cueillis par eux. Ici nous avons fait le boulot des autres, mais au moins, on reconnaît et on récompense ce que nous avons fait. D'ailleurs, il paraît qu'il n'y a guère qu'au malheureux 10ème C.A. qu'on est si chiche de citations ; c'est que tout le monde n'a pas la chance d'être commandé par un salaud comme Anthoine. Ici les propositions pleuvent ; en toute sincérité, il y en a de parfaitement méritées, c'est ainsi que à mon plaisir, j'apprends une heureuse nouvelle : Billy Riant est proposé à la fois pour la médaille militaire et pour le galon d'adjudant.

30 août 1917. Je retrouve avec une certaine satisfaction ma chambrette à Issoncourt, la popote et les camarades de la 32 ; mais j'ai à peine le temps de m'installer qu'il faut encore repartir : nous sommes désignés, Ledy et moi, pour suivre un court de perfectionnement d'observateur en avion à Cernay. Nous grognons vigoureusement d'être ainsi en perpétuel déplacement ; pour nous faire avaler

la pilule, on nous gratifie d'une permission de deux jours sous forme de délais de route. Nos grognements en sont bien atténués et nous ne rouspétons plus que pour la forme. Il y a longtemps, j'avais l'intention d'aller voir mon oncle Pierre Dorron qui est capitaine d'administration à l'intendance de Besançon où il a fait venir tous ses enfants ; je débarque donc chez lui au petit jour après un voyage un peu compliqué et je trouve naturellement tout le monde couché. Accueil enthousiaste, rires, hurlements et plaisanteries sans fin ; ils habitent un vieil hôtel de belle allure admirablement meublé dans le style franc-comtois. Deux jours fort agréables émaillés de promenades, d'apéritifs, de digestifs et de repas délicieux.

Puis ce sont 15 jours de stage à l'école de Cernay, cours d'observateur en avion du groupe d'armée du centre (S.P.12) ; non seulement nous nous retrouvons en pays de connaissance, mais nous sommes immédiatement les enfants chéris de l'établissement : en effet, le cours est dirigé par le capitaine de Kerraoul, notre ancien commandant d'escadrille, qui a pour adjoint le lieutenant Roy, notre chef des observateurs, il y a quelques semaines encore. Grâce à eux, nous serons des élèves privilégiés, et c'est heureux, car les cours en eux-mêmes sont parfaitement rasants.

Déjà l'installation est assez moche, des chambres infectes dans un château abandonné et démeublé, une popote à allure et à menu de gargote ; le parc seul est agréable et nous y faisons après les repas de lentes promenades de digestion en gibernant. Nos conversations consistent surtout en moqueries sur les conférences et les conférenciers : de fait on nous raconte le plus gravement du monde des lieux communs parfaitement périmés qui rappellent l'aviation d'avant-guerre. Mais il y a surtout un capitaine de l'état-major du groupe d'armée qui débite sentencieusement un cours du plus haut ridicule : non seulement il fait des erreurs systématiques, mais il a la maladie du schéma ! De faits infimes et isolés, il sort des généralisations imprévues et des théories très dangereuses dont il cherche ensuite la confirmation dans la pratique : et il l'a trouve aisément en passant systématiquement sous silence tout ce qui n'est pas conforme à ses idées. Et il nous débite ses âneries avec un culot imperturbable et une faconde inépuisable, faisant à tout occasion le panégyrique de son corps d'armée, le 17ème ! Et cela le classe définitivement dans notre esprit, car il faut que je le rappelle, le 17ème corps s'est taillé à plusieurs reprises depuis le début de la guerre une très fâcheuse réputation !

Les après-midi sont occupés par des exercices plus intéressants, visite au terrain d'aviation de Cernay où nous voyons les nouveaux types d'appareils de reconnaissances, visite à une compagnie d'aérostiers où nous faisons des ascensions. Je n'ai pas été très enthousiasmé par le ballon : cette nacelle qui oscille constamment, le bruit agaçant de perpétuel froissement d'étoffe que fait le vent dans les ballonnets et manches d'orientation et puis cette impression d'être attaché au bout d'une ficelle comme un hanneton capturé par des enfants, tout cela ne me dit rien. Quand je pense qu'il y a des pauvres types qui passent jusqu'à 12 à 15 heures de suite dans ces paniers d'osier suspendus à une bulle d'air !

Par contre, je suis très vivement intéressé par les exercices d'infanterie auxquels nous assistons au terrain de manœuvres : exercices offensifs avec attaques à la grenade et nettoyage du terrain occupé, exercices défensifs avec une impressionnante démonstration de la puissance de feu de l'infanterie avec son armement actuel, grenades à main, grenades lourdes, mitrailleuses, fusils mitrailleurs, mortiers légers et lourds.

Mais le plus plaisant, c'est que grâce à Kerraoul et à Roy, nous pouvons faire en auto quelques promenades aux environs. C'est ainsi que je vais déjeuner à Châlons chez mon oncle Lemouette, en compagnie de mon cousin Lucien Mazure, lieutenant d'artillerie, venu quelques jours auparavant, assister à Cernay à l'un de nos cours. Déjeuner pantagruélique. C'est par erreur que j'ai déjà situé ce déjeuner en juin, alors que la 32 se trouvait au terrain de la ferme d'Alger. Et toujours grâce à Kerraoul et à Roy, à la fin du cours, nous partons en permission de 48 heures, toujours à titre de délais de route.

15 septembre 1917. C'est ainsi que je passe deux jours fort agréables à Paris où je descends chez ma tante Lemouette. Naturellement je vais voir aussi les Baudran, mais c'est une triste visite : mon oncle Henry est au plus mal, il ne parle plus que par vagues sons rauques et incompréhensibles. Je déjeune chez ma tante Arsène Renoult, toujours si accueillante et si maternellement aimable et affectueuse, avec mes cousines de Clebsattel et Ganes (truite saumonée merveilleuses !). Je rencontre

chez ma tante Lemouette, Madame Durand et son fils André, maréchal des logis d'artillerie, que je trouve morose, pleurnichard et assommant. Enfin je vais voir ma tante Clotilde Gobilliard qui est aux anges de me voir... et me donne cent sous... pour faire des folies ! Rien de ridicule dans ces cent sous, elle a près de 90 ans, la pauvre tante, et elle croit me faire un cadeau princier. Je trouve cela simplement touchant et je la remercie avec effusion. Enfin, en vue de l'installation de ma chambre à Issoncourt, je fais au Printemps des achats de toiles de Jouy et de différentes fournitures d'ameublement et de tapisserie. On est aviateur ou on ne l'est pas ; on est chic ou on ne l'est pas !

De retour à la 32, j'apprends que ma citation est sortie à l'ordre de la 42ème d'infanterie avec un motif élogieux ; il paraît que j'avais été proposé pour une palme, mais je suis déjà satisfait. Au 10ème C.A., on se contente de peu, et cela c'est beaucoup mieux que peu !

« Ordre de la division

Gobilliard, lieutenant observateur,

Détaché à l'escadrille 41 pour la durée des attaques, est sorti journellement, tant pour les réglages d'artillerie que pour la liaison d'infanterie. A très utilement coopéré à la destruction des organisations ennemies. (août 1917) »

Par contre, une mauvaise nouvelle : quelques jours après mon départ de la 41, mon camarade de Nonancourt a été descendu en flammes sur les lignes ; j'en suis navré, c'était un chic type ! À tous points de vue.

Mais il est écrit qu'à peine arrivé dans mes pénates, je n'y moisirai pas : cette fois cependant, je ne grogne pas, car je pars en permission avec deux jours de supplément à cause de ma citation. Billy Riant à qui je téléphone part également, nous faisons mille projets qui se réalisent d'ailleurs le mieux du monde en douze jours de distractions de toutes sortes. Mais j'ai déjà traité ce chapitre à l'avance et désormais il se renouvellera de plus en plus souvent et d'une façon de plus en plus sympathique. Je le répète : un bon aviateur doit aller beaucoup en permission.

Octobre 1917. Dès mon retour, je me lance à corps perdu dans l'installation de ma chambre avec tous mes achats faits à Paris : je tends toutes les parois avec du carton ondulé et je les fixe avec des lattes en bois blanc de façon à former des panneaux. À la fenêtre des rideaux à carreaux ; autour de mon lit formant cosy-corner, la toile de Jouy trouvée au Printemps ; à terre une splendide natte de chine très épaisse de 1,50 m x 2,50 m achetée à un camarade en partance, pour la somme de huit francs ; à la tête de mon lit une sorte de table de nuit faite avec une étagère à chargeurs de mitrailleuse, provenant d'un avion réformé ; dans un coin de la chambre une penderie avec portemanteaux, fermée par une toile de tente ; une nouvelle table pliante servant de table de toilette ; enfin un poêle à bois en tôle fabriqué par mon mécanicien. Pour agrémenter le tout, mes gravures de la Vie Parisienne fixées au mur par des punaises avec encadrement en bandes de papier rouge vif. L'ensemble est magnifique, confortable et sympathique : je suis enchanté d'avoir réalisé un petit intérieur plaisant où je serai bien pour l'hivernage qui se prépare. C'est beaucoup mieux que ce que j'ai jamais réussi dans l'artillerie où pourtant on sait vivre, mais décidément dans l'aviation, on sait encore mieux vivre ! Pour être tout-à-fait bien ; il me manque mon fidèle Lecoq, mon ordonnance de l'artillerie, qui me soignait admirablement et entretenait tout mon fourbi avec des soins méticuleux.

Ici j'ai un auxiliaire qui n'est pas très dégourdi et que je partage avec deux autres camarades, c'est tout ce à quoi nous avons droit comme aviateurs. Cette copropriété est assommante, car il ne peut s'occuper de ses trois patrons à la fois, il n'est jamais libre quand on a besoin de lui et naturellement il y a à ce sujet des tas de chipotages et de rouspétances. Non seulement il n'est pas dégourdi, mais il ne sait exactement rien faire et il n'a même pas la moindre idée de son service. À force de patience, je finis tout de même par le dresser fort honorablement et au bout de quelques mois, il est bien au point, allume et entretient mon feu quand il fait froid, brosse mes vêtements, fait proprement ma chambre, s'occupe de mon blanchissage et, en somme, me donne la plus entière satisfaction sans que j'ai à lui dire un mot. Il est d'ailleurs à peu près muet et je ne lui adresse pas deux fois la parole par jour, c'est parfait !

Au cours de cet hiver 1917-18, l'escadrille se renouvelle singulièrement : le lieutenant Bastien-Thiry part dès le début d'octobre pour prendre un commandement d'escadrille, de même le lieutenant Gérard au début de Novembre. Tous deux sont très regrettés non seulement comme pilotes, mais aussi comme camarades. Puis à notre désolation, c'est le tour du lieutenant Ledy qui part le 15 octobre comme instructeur à une escadrille américaine, à cause de sa parfaite connaissance de l'anglais et de ses qualités d'observateur de grande classe. En novembre, c'est Desquiles qui part piloter, il en a de la veine ! Il est vrai qu'il est fantassin ; pour les artilleurs, on est beaucoup plus difficile car on a besoin d'eux comme observateurs et ils réussissent très bien dans cette spécialité en raison particulièrement de leurs connaissances techniques. Tout de même, je voudrais bien obtenir cette faveur ; c'est le seul moyen d'obtenir un commandement, puisqu'un chef d'escadrille doit obligatoirement être pilote ; je compte sur l'appui du commandant Muiron qui est bien placé pour me pistonner, puisqu'il vient d'être pris comme chef de cabinet par Dumesnil, le sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique. Il faudra que j'aie le voir à mon prochain passage à Paris pour lui exposer verbalement ma requête : cela vaut toujours mieux que d'écrire.

Quelques jours avant son départ, Desquiles a été fait chevalier de la légion d'honneur pour avoir abattu deux avions ennemis au cours de ses missions photos : pour un observateur, de telles victoires sont tout à fait exceptionnelles et l'on est généralement la victime dans les engagements avec la chasse. Habituellement, d'ailleurs, on accorde la croix aux observateurs dès leur première victoire, tandis que Desquiles a attendu son deuxième avion et un délai de plusieurs mois pour être décoré ; il est vrai qu'au 10ème corps, comme je l'ai déjà dit, on est sérieusement chiche de citations et de décorations. Ça va peut-être changer, maintenant qu'Anthoine est parti pour prendre le commandement du détachement d'armée de Belgique : il est remplacé par le général Van den Berg, un colonial qui lui, a l'air vraiment sympathique et qui a tenu à venir lui même remettre sa croix à Desquiles. Cérémonie très réussie sur le terrain d'Issoncourt, pendant laquelle une palme a été également remise à de Font-Réaulx qui, pendant mon séjour à Lemmes, a eu un sérieux engagement avec un avion ennemi : son adversaire a eu nettement le dessous et été vu piquant dans ses lignes d'une façon assez fâcheuse. Font-Réaulx est un excellent tireur.

Pendant la remise des décorations, les honneurs étaient rendus par la compagnie de tirailleurs annamites qui travaillent à l'aménagement du terrain. Après la revue, champagne à la popote et petit discours assez réussi du général qui nous déclare « vous n'êtes pas des fumistes comme tant d'autres et vous avez fait du bon travail ».

19 novembre 1917. Quelques nominations aussi ; Bessu a enfin son deuxième galon ! Il y a trois ans et demi qu'il l'attendait et cela le rendait malade au point qu'il a failli attraper la jaunisse, lorsqu'il m'a vu lieutenant trois mois avant lui. Il y a d'ailleurs longtemps qu'on aurait dû le nommer et le commandement s'est indignement conduit vis à vis de lui, car c'est un magnifique officier, d'un cran inouï et un excellent observateur ; malheureusement son mauvais caractère lui nuit beaucoup.

Et mon pilote Guy est nommé maréchal des logis ; j'en suis ravi pour lui, car il est très gentil et je suis très content de lui comme pilote. Comme pour fêter son galon nous touchons un nouvel avion A.R. d'un type perfectionné avec un moteur de 138 HP sur lequel nous nous empressons de nous faire photographier et de faire peindre le nouvel insigne de la 32 : une mouette aux ailes étalées sur une bouée. Malheureusement, Guy ne profitera pas longtemps de cet appareil : prit de douleurs inquiétantes à la colonne vertébrale, on est brusquement obligé de l'évacuer sur l'arrière et je suis navré de son départ qui, par surcroît, me laisse sans pilote attitré.

En contrepartie de tous les départs, des arrivées : un nouvel observateur d'escadrille, le sous-lieutenant Marchais, artilleur des Arts et Métiers, un peu fruste et un peu difficile à vivre mais brave type quand même. Puis plusieurs observateurs divisionnaires : le lieutenant Clerc, artilleur très chic, très sympathique et très bel officier, le sous-lieutenant Buron ; artilleur, gai, spirituel, plein de cran et d'entrain, un caricaturiste excellent qui décore la popote de ses œuvres et qui s'acquiert immédiatement l'amitié de tous. (Cela ne l'empêchera pas de très bien réussir et d'aller à l'école de guerre et d'y revenir comme professeur et je le retrouverai en 1940. à Valence, colonel, chef d'état major du général commandant la zone d'opérations aériennes des Alpes). Le lieutenant Carmagnat, un

fantassin très gentil et très sympathique qui, pour ne pas me faire mentir trouve le moyen de ne pas mettre le derrière dans un avion pendant les plusieurs mois de son séjour à l'escadrille. Le lieutenant Bellanger, un autre fantassin, mais celui là ne demandant qu'à voler et à travailler, très amusant et très boute-en-train quoique magnifiquement et d'ailleurs fort naïvement mal élevé.

Autre arrivée, celle du sous-lieutenant Sâtre, officier radio en remplacement de notre gros Van Herzek qui part en mission au japon, emportant les regrets de tous ; le remplaçant vaut heureusement le remplacé tant au point de vue technique qu'au point de vue camaraderie.

Plusieurs sous-officiers pilotes sont également affectés à l'escadrille ; l'un d'eux me plaît particulièrement, un cuirassier, le maréchal des logis de Pierre de Bernis, bon pilote, remarquablement bien élevé et inspirant une confiance absolue par son calme, son sang-froid souriant et sa loyauté. Je demande à Sourdillon et j'obtiens de faire équipage avec lui pour remplacer Guy. Quelle excellente inspiration j'ai eu ce jour là ! J'ai acquis un équipier magnifique que j'ai eu le bonheur de conserver jusqu'à la fin de la guerre. Et puis il a toujours été pour moi un vrai camarade, je dirais même un ami ; notre équipage a acquit une cohésion parfaite qui nous a sérieusement facilité l'accomplissement de toutes les missions que nous avons exécutées ensemble avec une constante fidélité. Jamais je ne saurais faire assez d'éloges sur son compte. L'escadrille reçoit également quelques stagiaires d'artillerie, parmi lesquels deux frères et un cousin de Bessu, tous braves types et, ce qui ne nuit pas, des types braves, aussi braves que leur parent. L'un d'eux arrive au terrain avec mon ancien cheval du Xème d'artillerie (mon cheval rouge comme l'appelait mon brave Lecoq) et cela me fait grand plaisir de revoir ma monture qui m'a rappelé de vieux souvenirs.

Nous nous remontons aussi en matériel ; d'abord on nous enlève nos vieux triplaces R.4 décidément trop lents, trop lourds et trop peu nerveux et on les remplace par des Letord qui, également triplaces, ont une toute autre allure avec plus de vitesse, plus de maniabilité, et un meilleur aménagement spécialement au point de vue des possibilités de tir. Enfin, et cette nouvelle nous comble de joie, le Doran est réformé, il n'a pas justifié les espoirs que l'on mettait en lui et nous allons toucher des Salmson dont on dit le plus grand bien et auxquels, à l'avance, nous sommes près à trouver toutes les qualités ; le 15 octobre, Sourdillon part au GR.D.E. avec sept pilotes pour entraînement sur ce nouvel appareil. Cela nous donne bon espoir d'en être dotés très prochainement.

Là ne se bornent pas les nouveautés : l'organisation aéronautique du corps d'armée va être complètement remaniée. Le commandant de secteur aura un véritable état major autour de lui et, sous ses ordres, trois escadrilles constitutives, la 32 comme escadrille de corps d'armée, deux autres comme escadrilles assurant le travail des divisions, ainsi que plusieurs compagnies d'aérostiers ; de plus notre section photographique nous quittera et lui sera directement rattachée, passant sous les ordres d'un officier photographe de son état major.

De Kerraoul nous ayant quitté, nous recevons le 15 octobre un nouveau commandant de secteur, le capitaine Mincy, très gentil et très sympathique, mais il nous quitte 15 jours après pour prendre, sur sa demande, le commandement d'un groupe de chasse. En remplacement nous échoit Jausseand, très élégant, très froid, très distant, à la fois diplomate, souriant et silencieux ; nous sommes un peu gelé par sa présence à la popote qui, de très gaie qu'elle était, devient parfaitement taciturne et morne. Il fait la même impression à l'état major du corps d'armée qui est sidéré par son élégance et sa présentation hautaine, autant que par sa confiance en lui même. C'est lui qui sera en 1936 le célèbre chef de cabinet du ministère de l'air à qui nous devons l'organisation assez contestée de l'armée de l'air telle qu'elle a fonctionné pendant la guerre de 39-40.

Il prend Enslin comme officier de renseignement, lequel est remplacé à la 32 par Cazeaux comme chef des observateurs. Pendant une permission d'Enslin, c'est moi qui occupe son poste pendant quelques jours, très grand honneur dont je me serais facilement passé car il me procure un très gros travail de papier, de courrier, de classement de dossiers et de photos, et de constitution de dossier d'objectifs. Je ne vois Jauneaud à peu près que pour le courrier, lui dans son bureau moi dans le mien ; il paraît cependant que mon travail lui a plu, car il en a exprimé toute sa satisfaction à Sourdillon qui a bien voulu m'en faire part. Ça me fait une belle jambe.

Différents autres officiers arriveront petit à petit pour constituer l'état-major du secteur : d'abord l'adjoint technique, un cavalier, le capitaine Chambe, très distingué, admirablement habillé, un peu précieux, qui arrive de Roumanie où il commandait une escadrille de chasse, mais qui paraît fatigué de voler (je le retrouverai en 1939 colonel commandant les forces aériennes de la 3ème armée et je serai affecté au 2ème bureau de son état-major). Le lieutenant Bizouard, adjoint photographe, un artilleur extrêmement sympathique, que son poste à l'état-major n'empêchera nullement de voler et d'exécuter plusieurs missions remarquablement réussies (c'est d'abord Fichot qui a été désigné pour ce poste mais il a été muté comme adjoint photographe à l'état-major de l'armée à Souilly, poste de tout repos qui conviendra parfaitement à sa manie des grandeurs autant qu'à son peu d'empressement à voler). Le capitaine Besnard, adjoint ballonier, brave homme mais parfaitement maniaque, tatillon, agité et ridicule dans son accoutrement, constamment suspendu au téléphone.

Après l'état-major, ce sont les unités qui nous arrivent, d'abord l'escadrille 59 montée sur A.R. et sur Letord. Elle va être entièrement remontée sur Salmson comme nous, à ceci près qu'elle aura 10 Salmson, alors que nous en aurons 7 et 3 Letord ; dès maintenant elle nous cède ses Letord avec leurs équipages. (Précédemment nous étions à 11 biplaces A.R. et 4 triplaces Letord). Nous héritons ainsi de très bons éléments, en particulier d'un pilote de premier ordre, le lieutenant Plane qui a une magnifique réputation, ce qui ne l'empêche pas d'être tout à fait simple et charmant. Ces mutations resserrent nos liens avec la 59 où nous trouvons avec plaisir de très bons camarades. À leur arrivée au terrain, échanges d'invitation à dîner au champagne et vins fins cèlent notre jumelage. Ils sont pleins de gaîté, nous trouvons même qu'ils exagèrent un peu l'exubérance, les hurlements et la grossièreté des plaisanteries, mais cela ne les empêche probablement pas d'être de beaux guerriers.

3 janvier 1918. L'autre escadrille du corps d'armée, la 261, est constituée sur place par le lieutenant Grabat, précédemment officier de renseignement d'un secteur aéro de corps d'armée, un artilleur un peu timide, mais qui a de splendides états de service. Il reçoit des éléments de divers côtés ; la 32 lui cède les observateurs divisionnaires que nous sommes heureux de conserver ainsi dans notre voisinage immédiat, au lieu de les voir partir en même temps que leurs divisions respectives, lorsqu'elles auraient quitté le corps d'armée.

4 février 1918. Après avoir ainsi organisé le secteur du corps d'armée, le capitaine Jauneaud nous quitte brusquement, désigné pour l'école d'état-major de Senlis (ersatz de l'école de guerre pendant la guerre) ; il a l'air navré de partir, du moins il en fait part à Sourdillon, car il s'en va sans tambour ni trompette, sans même nous faire ses adieux. Nous ne partageons nullement son regret, bien au contraire, nous poussons un ouf ! de satisfaction. Nous allons enfin pouvoir reprendre à la popote gaîté et entrain, sans être glacés par sa gelante et taciturne présence. Il est remplacé par le capitaine de Crozals, un cavalier breveté, très chic, très gai, très camarade qui nous fait excellente impression et qui ne la démentira pas par la suite. Quoique pilote d'avant guerre, il est très simple et très cordial et ne cherche nullement à nous en imposer par son ancienneté dans l'aviation. (Je le retrouverai plus tard en 1934 général de brigade à Tours, puis en 1936, directeur de l'école de perfectionnement de l'état-major des officiers de réserve de l'air, toujours aussi gentil et aussi sympathique). À part Jauneaud, parti comme je l'ai dit sans aucun cérémonial et presque sans même que nous le sachions, toutes ces arrivées et ces départs étaient naturellement le prétexte de bons boulots. Nous avons d'ailleurs assez souvent des invités, soit des officiers d'autres escadrilles, soit des officiers de l'état-major du corps d'armée ou d'infanterie ou d'artillerie venus en liaison ou en stage, soit des équipages qui venaient atterrir sur notre terrain. Un jour ce fut Billy Riant, venu déjeuner avec son commandant d'escadrille, le lieutenant Bergeron, un de mes camarades de promotion de Centrale, d'ailleurs assez peu sympathique. Une autre fois ce fut un vendômois que j'avais connu autrefois au lycée de Vendôme et que je n'avais jamais revu depuis, l'adjudant Martellière qui, perdu par temps très couvert, avait atterri chez nous à tout hasard. Également perdu, un équipage anglais qui, la mort dans l'âme, se croyait en Allemagne et qui eut une agréable surprise en reconnaissant nos cocardes. Des types très chics et très bien élevés : leur premier mot, après s'être présentés, fut de nous féliciter de la récente victoire de l'armée française au chemin des dames (fin octobre 1917). Nous avons été sidérés par un pareil flegme, après les moments angoissants qu'ils venaient de passer. Mais le plus magnifique repas de

l'hiver fut certainement celui de la Sainte Barbe le 4 décembre, repas pantagruélique avec une oie énorme comme plat principal et des flots de vins fins et de liqueurs.

Naturellement, de notre côté, nous étions invités au dehors ; un jour entre autres, j'eus la surprise de voir arriver mon ancien groupe d'artillerie au village de Vignaucourt à 1500 mètres du terrain, ils venaient là au repos (le 12 novembre). Tout le monde a été des plus aimables pour moi, y compris Rouhier, mais surtout mes téléphonistes qui, constellés maintenant de palmes et d'étoiles, me firent fête d'une façon exubérante. Naturellement ce fut l'occasion d'un échange d'invitations et même, 5 jours plus tard, lorsque le groupe fut en position près du fort de Moulainville, nous y sommes allés déjeuner, Bessu et moi. On nous fit tout visiter et cela en valait la peine : des gourbis confortables et même luxueux qui m'ont rappelé nos sympathiques installations de l'an passé en Argonne, et le repas fut à la hauteur du cadre.

Plus tard j'y suis retourné déjeuner avec Sourdillon (en février) ; avec Sourdillon aussi en janvier 18 chez le colonel Bordeaux qui ne tarit pas d'éloges sur moi. Comme il déclarait qu'il poussait vraiment ses jeunes officiers à entrer dans l'aviation, je lui ai rappelé l'avis défavorable qu'il avait mis à ma demande. Il m'a répondu que le cas n'était pas du tout le même et qu'il aurait absolument voulu me conserver pour me donner le commandement d'une batterie. C'est invraisemblable ce que les chefs peuvent devenir aimables et bienveillants lorsqu'on n'est plus sous leur coupe. Ce qu'il m'a dit était peut-être vrai, mais cela ne m'a fait ni chaud ni froid et ne m'a donné nul regret de ma décision.

On est moins accueillant à l'état-major du commandement de l'aéronautique de l'armée ; j'y suis allé à Souilly suivre des cours d'interprétation des photos aériennes. À déjeuner on a réparti tous les auditeurs entre les différentes popotes de l'armée par groupes de deux ou trois ... et à la fin du repas on nous a réclamé le prix du déjeuner. Quels pignoufs ! !

30 janvier 1918. Outre les invitations chez les artilleurs et dans les états-majors, nous faisons très fréquemment des liaisons aussi bien à l'artillerie qu'à l'infanterie ; généralement elles sont faites sous la conduite de Sourdillon et nous partons à 4 ou 5 en voiture. Nous pouvons ainsi nous tenir au courant de tout ce qui se passe sur le secteur, nous recueillons des renseignements, nous donnons les nôtres, nous vérifions que nos photos arrivent bien à tous les destinataires, et surtout nous entretenons des relations personnelles avec tous, ce qui facilite au plus haut point les relations de service et la bonne coordination des missions. Il est difficile de concevoir à quel point un tel travail peut être opérant, même lorsqu'il s'agit de simples visites de courtoisie et de pures conversations d'ordre général, comme c'est le cas dans un secteur aussi résolument calme et inactif.

Bien entendu, notre besogne ne se borne pas là et nous exécutons autant de vols que le permet le temps abominable. Nous profitons des éclaircies pour aller faire quelques reconnaissances ; ces vols ont le plus souvent pour seul objet d'aller montrer nos cocardes aux troupes en ligne ; cette petite démonstration leur fait un plaisir fou et ragailardi leur moral. Ils ne se doutent pas, ces braves types à terre, du risque que représentent de telles missions d'intérêt purement psychologique au milieu des bourrasques qui risquent de nous plaquer au sol et des tempêtes de neige qu'il faut à tout prix éviter car on ne s'en sort guère. Ceci indépendamment du désagrément du froid qui paralyse nos mouvements et nous engourdit les doigts au point d'en pleurer.

Notre secteur est d'ailleurs considérable et il y a de quoi se promener : il s'étend de Damloup à Saint-Mihiel. Les Eparges en marquent à peu près le centre et c'est un repère qui se voit de loin. C'est une crête isolée du reste des hauts de Meuse, au sol absolument retourné par les obus, à l'aspect lunaire avec sa vingtaine de gigantesques entonnoirs de mines. On a peine à imaginer que des hommes y vivent et y meurent et que cette taupinière peu engageante recouvre des milliers de cadavres.

Dans un secteur d'hivernage, et en dehors des reconnaissances plus ou moins utiles, nous faisons surtout des missions photos pour rechercher des indices d'occupation, préciser les emplacements de batteries et les cheminements. C'est surtout par temps de neige que nous recueillons ainsi des clichés précieux dont l'étude est ensuite du plus haut intérêt : c'est que tout marque sur la neige et rien ne peut être camouflé, ni le souffle des pièces, ni les traces sur les routes. On connaît ainsi les batteries occupées et les chemins utilisés, ce qui permet d'orienter les tirs de l'artillerie avec une grande efficacité.

Mais si le travail est intéressant et utile sinon indispensable, il est loin d'être facile et de tout repos. Les régions calmes sont toujours parfaitement organisées du point de vue défensif et tout particulièrement en ce qui concerne la défense contre avion. Dans la forêt de Saint-Mihiel, à l'est des Eparges, nous sommes toujours vigoureusement sonnés par une batterie antiaérienne qui tire merveilleusement bien : dès la troisième salve, on est rigoureusement encadré et il n'est pas agréable du tout de voir surgir tout autour de soi des flocons gris accompagnés d'éclatement assourdis par le bruit du moteur. Quelques fois l'explosion se produit si près que l'appareil en subit une secousse par suite des remous d'air tout proches. Ce doit être un as qui commande cette batterie. Et il nous a coûté cher ce capitaine allemand ! Je ne compte pour rien les éclats que chacun d'entre nous a rapportés dans ses toiles presque à chaque sortie. Mais en fin janvier, au cours d'une mission photo, l'avion de Bessu est atteint d'un obus de plein fouet qui le disloque en pièces. Une aile part seule d'un côté, l'autre aile et la carlingue descendent en vrilles d'autre part en laissant tomber deux masses imprécises, les corps des malheureux équipiers qui vont s'écraser dans la forêt, Bessu et son pilote, le sergent Minardais. Nous avons su plus tard qu'ils avaient été très dignement ensevelis à leur point de chute par les allemands qui leur ont rendu les honneurs militaires, et après la guerre le corps de Bessu sera facilement retrouvé par sa famille pour être ramené à Saint-Malo. Pauvre garçon, malgré ses sautes d'humeur et sa susceptibilité malade, il avait l'estime et l'admiration de tous.

Le jour où il a été descendu il avait précisément depuis huit jours pris le commandement de l'escadrille, en l'absence de Sourdillon à l'entraînement sur Salmson au GDE, et il n'en était pas peu fier ; étant plus ancien que lui, j'aurais dû commander l'escadrille à sa place, mais j'occupais à ce moment le poste d'officier de renseignement du secteur aéro pendant une permission d'Enslin. Et je crois bien que c'est à dessein qu'on m'avait écarté à ce moment du pouvoir, pour ménager la susceptibilité de ce pauvre Bessu et ne pas le priver de ce qui était pour lui une si belle joie. Quoiqu'il en soit, j'ai beaucoup regretté la disparition de ce vieux camarade ; nous nous étions toujours suivis, dans l'artillerie et dans l'aviation, et malgré des brouilles continues nous nous entendions en réalité très bien.

Le 17 février, c'est le tour de ce pauvre Plane qui se fait descendre en triplace par la même batterie : un obus incendiaire met le feu au réservoir de l'un des moteurs. Malgré les flammes qui l'aveuglent il pique désespérément vers nos lignes distantes d'à peine quelques kilomètres. Mais les ailes brûlées ne portent plus bien et il perd trop vite de la hauteur. Il va atterrir chez les allemands ; alors dans un suprême effort, il enlève son appareil d'un brusque redressement du gouvernail de profondeur : il franchit ainsi au ras du sol la première ligne allemande mais à bout de course, épuisé, il s'effondre en flammes entre les deux lignes presque dans les fils de fer français. Telle est la lamentable et héroïque histoire que nous narrent les fantassins, témoins de la chute et qui au péril de leur vie, sont allés rechercher les débris carbonisés de nos trois pauvres camarades. Mais cette fois là, la mission était importante et il fallait à tout prix la remplir ; aussitôt apprise la chute de l'appareil de Plane, Sourdillon a fait sortir des Bessoneaux un deuxième Letord, a donné l'ordre de l'équiper pour la photographie et m'a désigné pour l'accompagner comme observateur, avec le sergent Rey comme mitrailleur. Les manœuvres pour le départ se sont effectuées dans un silence religieux, toute l'escadrille était en groupes sur le terrain, nous regardant partir avec des yeux anxieux. C'était assez lugubre, mais nous serrions les dents, car il fallait à toutes forces avoir le dernier mot sur les allemands ; l'honneur de l'escadrille l'exigeait et j'étais heureux de participer à cette mission et d'avoir été désigné par Sourdillon pour l'exécuter.

J'ai été encore plus heureux au retour, avec la satisfaction de devoir accompli, la satisfaction aussi de ramener 35 clichés que j'avais tout lieu de croire bien centrés et couvrant bien les objectifs désignés. Nous nous étions fait sonner comme des malheureux : les artilleurs allemands voulaient à toutes forces un deuxième avion à leur actif dans la journée et ils faisaient vraiment tout ce qu'il fallait pour nous avoir. J'ai rarement vu tirer aussi bien et personnellement, je n'ai jamais été aussi bien tiré ; dès la première salve, nous avons été encadrés et suivis ensuite pendant tout le parcours. À peine les éclatements s'étaient ils produits que nous en traversions la fumée, et il y en avait des dizaines en arrière, au dessus, au dessous et sur les côtés.

Si nous n'avions pas été la cible, ça aurait été un spectacle magnifique. Il est vrai que pour le retour vers nos lignes, nous étions freinés à près de moitié de notre vitesse par un vent d'ouest d'une violence inouïe, ce qui facilitait d'autant plus le tir de la batterie. Et cependant nous étions tous les trois parfaitement calmes ; je revois encore la scène, de mon poste à l'extrême pointe avant ; je me retournais de temps en temps vers Sourdillon qui, d'un parfait sang-froid à son poste de pilotage, suivait mes indications de manœuvres pour changer la ligne de vol lorsque les éclatements nous serraient de trop près. Et derrière lui au poste de mitrailleur, j'apercevais Rey qui tranquille comme à la terrasse d'un café, surveillait le ciel avec un parfait désinvolture.

La même foule qui avait assisté à notre départ nous attendait à l'atterrissage, mais cette fois le silence et l'anxiété faisaient place à la joie et aux cris. Nous aussi, tous comptes faits, nous étions heureux de revenir et notre plaisir fut complet lorsqu'à peine une heure après, nous sûmes que les clichés étaient parfaits. Il ne restait plus qu'à nous réchauffer : de ma vie, je n'ai jamais eu si froid ; c'est ce jour là que j'ai compris ce que c'est que d'être glacé jusqu'aux os. J'avais des glaçons dans les moustaches et même dans la bouche, et les lèvres gonflées et fendues par le vent. À la lèvre inférieure une fente très profonde a mis plusieurs années à disparaître. Et j'ai mis deux jours à me réchauffer complètement. À peine atterri, j'ai avalé un, deux, puis trois grogs bouillants et je crois qu'en quarante-huit heures, j'ai bien ingurgité un bon litre de fine sans en ressentir plus d'effet que si c'était du petit lait. Mais malgré tout, malgré le froid, malgré la rage de la disparition de Plane, je dois avouer que j'étais rudement content de ce vol.

Dans le même secteur, il m'est arrivé une histoire assez curieuse : j'avais pour mission le 27 mars 1918, de photographier à 2500 mètres les premières lignes françaises du front du corps d'armée. Or ce front avait la forme d'un angle dont les Eparges marquaient le sommet. Nous le prenons par le nord à partir de Damloup et descendons plein sud vers les Eparges. À ce moment mon appareil photo fonctionnant mal, je me mets à le dépanner ; c'est assez vite fait, mais quand mon travail fini, je sors la tête de la carlingue, je suis un peu ébahi du paysage qui s'offre à ma vue. Nous sommes à hauteur des batteries lourdes allemandes, à hauteur même d'une saucisse allemande d'observation, c'est-à-dire à sept à huit kilomètres en arrière des lignes ennemies, à un endroit où un avion isolé ne se risque jamais seul sans courir un très gros danger ; de Bernis, sans indication de ma part, a continué plein sud et ainsi à partir des Eparges s'est enfoncé en zone adverse. Et maintenant il faut revenir et ça ne va pas être commode car cette fois encore il fait un vent d'ouest à décorner les bœufs et nous faisons du surplace mettant dix bonnes minutes à couvrir la pauvre dizaines de kilomètres qui nous sépare de nos bases. Pour employer ces dix minutes qui nous paraissent tellement longues, je commence par décharger un rouleau de mitrailleuse sur la saucisse de Billy-sous-les-Côtes qui descend immédiatement, nous prenant sans doute pour un avion de chasse. (Un succès pour un avion d'observation d'être pris pour un chasseur, un succès surtout, d'avoir occasion de tirer sur une saucisse !), je prends quelques photos des batteries allemandes, enfin comme la fameuse batterie contre avion commence à nous sonner vigoureusement, je me paie le luxe de la sonner moi aussi, et je décharge sur elle trois ou quatre rouleaux de mitrailleuse, ce qui semble rendre son tir moins précis. (réalité ou illusion de ma part, je ne sais). Nous sommes assez satisfaits en sortant de la zone ennemie, mais notre joie est de courte durée car nous nous faisons soigneusement engueuler à l'atterrissage par Sourdillon qui ne semble pas apprécier nos exploits à leur juste valeur. Désormais cependant le pli est pris et, chaque fois que nous survolons la terrible batterie au cours de missions, il est d'usage de l'arroser copieusement ; si cela ne lui fait pas de mal, ça ne lui fait pas de bien non plus et ça doit agacer son capitaine !

Si l'atmosphère est malsaine, avec ce vent de bourrasque et ce froid sibérien, la terre l'est tout autant : cet hiver 1917-18, moins rigoureux que son prédécesseur, a cependant été une bien sale saison avec de la neige, de la pluie, des dégels surtout qui ont provoqué une boue effroyable. De la boue il y en a partout, sur le terrain qui est lourd au point de rendre tout envol dangereux, sur les routes et chemins qui sont transformés en fondrières, et surtout aux abords de nos baraques malgré les caillebotis formant des sentiers. J'ai fort heureusement fait acquisition, dès novembre au magasin

coopératif de l'armée, d'une paire d'énormes souliers et surtout une paire de non moins énormes snow-boots en caoutchouc avec lesquelles je brave sans crainte les pires intempéries, les pires cloaques.

Le grand événement, cet hiver là, après l'entrée en guerre des états-unis, a été l'arrivée des troupes américaines ; déjà à l'une de mes permissions à Vannes vers le 15 décembre 1917, j'avais trouvé les Riant et Demangon très excités à l'annonce de leur prochain débarquement au camp de Meucon, tout proche de la ville. À Issoncourt nous avons commencé par voir arriver une ambulance automobile américaine qui, cantonnée au village voisin, se composait d'une cinquantaine d'hommes et d'une vingtaine de voitures sous les ordres d'un médecin du grade de lieutenant : c'était des étudiants en médecine de Pennsylvanie et leurs professeurs, tous très gentils et tout à fait sympathiques. Nous avons immédiatement voisiné avec eux : réception à notre popote où nos flots de champagne les ont ébloui puis réception à la leur où par contre nous avons été fort peu séduits par leurs boissons hygiéniques et leur affreuse tambouille, enfin match de football où nous avons eu la satisfaction d'amour propre de les piler par trois buts à deux. Comme Marguerite de Mougou désirait un filleul américain je lui ai colloqué sans hésitation le lieutenant commandant l'ambulance qui en réciprocité m'a gratifié d'une de ses amies, Mrs K.G. Levis qui a correspondu avec moi jusqu'à la fin de la guerre d'une façon tout à fait sympathique. En même temps un des étudiants nous avait fait également une distribution de marraines parmi ses amies et à ce titre j'ai aussi correspondu avec Miss Margaret Mc Clure, puis après son mariage, avec son amie Helen Bartoll qui a lâché pour moi mon camarade Bellanger. Cette dernière, débarquée en France après la guerre, est venue me voir à Grenoble où elle est restée quelque temps à l'université pour apprendre le français. Une tout à fait brave fille, pas très jolie, mais infiniment aimable et souriante qui, maintenant encore, devenue Mrs Leonard, continue à m'adresser fidèlement tous les ans ses vœux de Noël de Buffalo (USA). Grâce à elles toutes, j'ai échangé pendant plus d'un an une amusante correspondance avec les États-Unis, d'autant plus amusante que je ne connaissais pas mes interlocutrices.

Au début de décembre 1917, nous avons reçu non plus des éléments isolés, mais des divisions américaines constituées, avec armes et bagages (et quels bagages !!!) ; comme on n'est pas très sûr de leur instruction guerrière et de leur solidité au feu, on intercale leurs bataillons entre nos propres bataillons. Et comme le secteur est calme et que la plus entière bonne volonté règne de part et d'autre, tout s'arrange au mieux et ces braves types font sans trop d'émotion ni d'à coups leur apprentissage sous l'égide de nos troupes. Grâce à eux, nous avons accès à leurs coopératives et nous y faisons des affaires éblouissantes sous forme surtout de cigarettes, de tabac, de bonbons et de toutes sortes de conserves, confitures et autres sucreries.

Ce sont des divisions de l'armée américaine de temps de paix qui, aussitôt la guerre déclarée, ont été embarquées pour l'Europe ; leur instruction militaire est à peine passable, mais leur éducation est moins que médiocre. J'en rencontre plusieurs dans le train le 23 décembre en revenant de permission (encore une !) et je suis un peu stupéfait par leur sans gêne, leur grossièreté et leur mauvaise tenue : ils sont mufles et encombrants, un peu comme des écoliers mal élevés dont ils ont d'ailleurs également tout l'enfantillage et l'exubérance bruyante.

Plus tard, en fin mars 1918, nous recevons à l'escadrille 32 quatre officiers d'artillerie américaine comme élèves observateurs ; ils ne savent pas un traitre mot de français, mais comme depuis quatre mois, je me suis mis à apprendre tout seul l'anglais avec de vieilles grammaires achetées d'occasion à Vannes, et que je commence à baragouiner vaguement, c'est moi qui leur sert d'instructeur. Je les fais beaucoup travailler, ils ont l'air enchantés et quand ils nous quittent au bout de quinze jours, ils me serrent la main avec effusion.

Enfin en avril, deux observateurs américains sont affectés à la 32, le lieutenant Mash et le sous-lieutenant Barbey, deux grands gaillards souriants, bruyants et sympathiques qui resteront avec nous jusqu'à la bataille de la Somme ; à ce moment-là, alors que c'est fini de rire et que nous entrons dans la bataille, nous sommes un peu étonnés de voir leur bel entrain se dégonfler à vue d'œil. L'un d'eux se fait envoyer dans une escadrille américaine, l'autre prétexte d'une grippe pour se faire évacuer sur le très confortable hôpital américain de Neuilly. Enfin, ils m'ont en tout cas rendu un très grand service, celui de me donner l'occasion de commencer à parler l'anglais, ou plutôt l'américain ; sachant déjà

l'allemand, cela m'a semblé relativement facile et, par la suite, j'ai continué à travailler seul et je suis arrivé petit à petit, sans l'aide de personne, à tenir une conversation courante et à lire sans dictionnaire livres et journaux presque plus facilement qu'en allemand.

Un autre grand événement de l'hiver 1917-18 fut l'équipement de l'escadrille en avion Salmson ; déjà, je l'ai dit, une première fournée de pilotes était partie avec Sourdillon s'entraîner sur ce nouvel appareil plus rapide, plus délicat et surtout courant beaucoup à l'atterrissage. La deuxième fournée suivit peu après. En l'absence de Sourdillon et de Cazeaux, c'est à moi qu'échut le commandement de l'escadrille, honneur dont je me serais fort bien passé, car en plus des rapports toujours assommants avec l'armée et le corps d'armée par téléphone, il y avait naturellement toute une paperasse de bureau : états administratifs, propositions pour l'avancement des hommes et des sous-officiers, sans compter le travail journalier. Et il est toujours très désagréable d'assumer ainsi un intérim, avec la quasi-certitude que le chef que l'on remplace trouvera à reprendre et à redire sur tout le travail exécuté en son absence. Heureusement tout se passa très bien et surtout ne dura pas longtemps.

Car un beau jour, le 25 février 1918, profitant d'une éclaircie, Sourdillon ramena une demi-douzaine de Salmson. Leur arrivée fit sensation, tout le personnel tournait autour des nouveaux zincs, regardant tout, inspectant tout. Et naturellement ceux qui venaient de les convoier expliquaient le coup largement.

Et en mars, le reste arrive et parmi ceux-là, le nôtre amené par de Bernis. Quelle affaire ! Sans attendre, nous nous occupons d'y peindre nos couleurs ; mais les nouveaux appareils étaient peints en « camouflé » avec des raies, des taches, des zébrures vertes, jaunes et brunes et il n'était donc plus question de les peindre en entier. On se contente maintenant d'y peindre en travers du fuselage et en oblique, une sorte de chevron en bandes de couleur, particulières à chaque équipage.

Les nôtres étaient jaune d'or et bleu pâle, coupées comme pour tout le monde par l'insigne de l'escadrille. Là encore, un changement : la bouée avait été supprimée ; ronde et se détachant en blanc sur le fuselage plus foncé, elle formait une sorte de cible qui risquait de faciliter le tir des chasseurs ennemis. Il ne restait donc plus que la mouette aux ailes étendues peinte en travers des bandes de couleur et, tout compte fait, cet ensemble sobre réalisait un effet très satisfaisant.

Et le 23 mars, la T.S.F., l'armement et tout l'équipement installés, nous étrennons notre coucou avec une joie et une fierté enfantines. Vraiment c'est un bel avion, sur lequel on peut se défendre contre la chasse adverse ; je pense avec humour qu'il y a quelques mois, je volais encore sur cet affreux assemblage démodé de fils de fer et de bouts de bois qu'est la cage à poules Farman. Le seul ennui des Salmson est que les deux équipiers sont assez éloignés l'un de l'autre ; ils ne peuvent correspondre que par gestes, ou par un tuyau acoustique constamment ajusté aux oreilles sous le casque et assez gênant.

Un autre appareil sorti en même temps que le Salmson, le Bréguet XIV, est nettement mieux conçu à ce point de vue ; mais il a un autre inconvénient, celui d'avoir à peu près la silhouette type des avions allemands. Et cette ressemblance coûta cher au premier pilote qui en amena un dans le secteur de Verdun : par une lamentable méprise, il fut abattu en flammes par un de nos avions de chasse sous nos yeux effarés !

À mon point de vue purement personnel, cet hiver m'apporte un lourd contingent de deuils : d'abord ma tante Marie Baudran, épuisée par les soins dont elle entourait nuit et jour mon oncle Henri, tomba malade le 9 novembre et mourut quelques jours après sans que son organisme véritablement usé ait pu réagir. Puis, le 10 janvier, c'est le tour de mon oncle Henri dont la disparition fut presque un soulagement, car il n'avait depuis longtemps plus aucun contrôle de ses actes, ne menant qu'une navrante vie matérielle et atteint de plus de la manie de la persécution.

En novembre également, décès de mon oncle Norgelet ; je le connaissais assez peu et il n'avait pas un caractère très amène ; tout de même, c'est une tristesse de voir disparaître un des siens. Cependant mon chagrin fut infiniment plus grand pour les Baudran qui avaient toujours été pour nous si bons, si affectueux, si accueillants, et encore accru par un 4^e deuil qui me fit une peine très vive : ma tante Arsène Renoult qui s'éteignit le 25 février, après avoir eu pour moi une affection presque grand-maternelle

Je n'ai évidemment pas pu assister aux cérémonies ; à l'une de mes permissions, dans la première quinzaine de mai, j'ai échangé quelques pensées attristées avec ma tante Lucie Lemouette qui compte s'installer dans l'appartement de sa sœur, 35 rue de Courcelles, beaucoup mieux situé, plus vaste et plus confortable que le sien. Elle le prendra tout meublé et il l'est splendidement, et le déménagement se fera dès que mon oncle Émile, sur le point d'être atteint par la limite d'âge, sera démobilisé.

Je rencontre chez elle André Durand, tout ragaillardi par un récent galon de sous-lieutenant. Enfin je profite de mon passage à Paris pour aller voir le commandant Muiron et lui demander d'appuyer ma demande éventuelle de pilotage. En effet, quelques jours avant mon départ en permission, une note du GQG a donné ordre de faire des propositions pour officiers de renseignement de secteur et pour commandants d'escadrilles en faveur de pilotes ... et d'observateurs. Or il y a deux observateurs plus anciens que moi à la 32 et je n'ai donc aucune chance d'avoir un commandement si je ne réussis pas à piloter. Aussi suis-je profondément déçu de la réponse de Muiron : il refuse d'appuyer ma demande, me réédite le vieux cliché connu « l'Aviation a besoin d'observateurs confirmés qui sont plus difficiles et plus longs à former que les pilotes ! » et déclare même qu'il s'opposera à ma demande. C'est charmant ! Ainsi les mauvais observateurs, ceux de l'Infanterie en particulier, peuvent passer pilotes puis prendre un commandement, tandis que les bons restent d'office à leur poste, à leur grade, à leur obscurité et deviennent les subordonnés des précédents. Je sors furieux de chez Muiron en le traitant au fond de mon cœur de tous les noms d'animaux. Je ne sais ce qu'il serait advenu si j'avais appris à piloter et si j'en étais sorti, mais j'aurais sûrement décroché mon 3^e galons avant le fin de la guerre. Du coup je serais resté dans l'armée et, étant donné le formidable développement de l'Armée de l'air de 1925 à 1939, j'aurais eu un très bel avenir, d'autant plus que j'aurais certainement travaillé l'École de guerre. Et voilà comment toute une vie est orientée dans un sens ou dans l'autre ; et voilà comment, plus tard, on a des regrets. Comme quoi on a tort lorsque l'on est un chef et de plus comme Muiron un ami, de s'opposer par principe aux aspirations des jeunes.

Sourdillon a été nommé capitaine à Noël 1917. Billy Riant est nommé sous-lieutenant en février 1918, mais navré de devoir quitter la Spa 2.15 ; il est muté dans une escadrille qui est encore montée sur A.R. !

Ainsi l'hiver passa, il passa même assez vite. Et pourtant, pris isolément, les jours semblaient traîner en longueur, surtout lorsque la neige, la pluie, le vent et la boue rendaient peu agréables les promenades à pied dans les bois d'Issoncourt. Alors c'était de longues heures passées autour du poêle à la popote, les uns attablés autour d'un bridge ou d'un poker, les autres lisant l'un des innombrables journaux auxquels nous étions abonnés (Illustration, Vie parisienne, Rire, etc. etc.), enfin quelques enragés bavards s'expliquaient le coup mutuellement sur les opérations en cours et sur le développement probable de la guerre.

Les attractions étaient rares ; en février une séance de cinéma et de music-hall dans un Bessoneau équipé en théâtre. En mars, dans le même local, représentation du théâtre aux armées par des artistes militaires : de grosses rigolades qui enchantèrent nos hommes et qui, je l'avoue, nous firent tordre de rire.

Pâques arriva dans un printemps pluvieux et morose ; pour nous reconforter, on réédita le festin de Noël avec une oie gigantesque et le même flot de liquides variés. Enfin ce fut le printemps et un temps un peu clément et plus sec ; le terrain avait été assez amoché par la mauvaise saison et d'ailleurs son aménagement, commencé trop tard, n'avait pas été complètement terminé. Pour le mettre en état, nous recevons des italiens : une batterie avec ses deux officiers, ou plus exactement les hommes de ladite batterie, sans leurs armes et sans leurs pièces qu'ils avaient perdues à Caparetto. Ils nous arrivent cependant avec des airs fiers et arrogants qui contrastent étrangement avec les pelles et les pioches de leur « armement » actuel. Les officiers sont somptueusement chics et admirablement bien habillés ; nous les invitons à déjeuner et sympathisons avec eux jusqu'au jour où ils nous déclarent ne plus pouvoir rester dans un pays aussi malsain, avec ces bois humides. Pressés de questions, ils ont fini par nous avouer que le canon les empêchait de dormir, eux et leurs hommes. Ça c'était plus fort que tout : notre terrain est à 30 km des lignes et le secteur est tellement calme que des

jours entiers s'écoulaient sans qu'on entende un seul coup de canon. Du coup ils nous ont proprement dégoûtés, ces braves italiens, et nous les avons laissés choir.

En avril, nous avons recommencé à recevoir des officiers stagiaires, candidats observateurs, fantassins et artilleurs. Parmi ces derniers, l'un d'eux nous a bien amusés, le sous-lieutenant Petier, un de mes bizuths de Centrale naïf et crédule.

Nous lui avons fait une plaisanterie, d'ailleurs tout à fait classique dans l'aviation : le coup de la chasse au darin. Le darin est un animal chimérique comme la tarasque et le loup-garou ; il est caractérisé par un bipied latéral plus court à droite qu'à gauche ou inversement, de sorte que, pour ne pas tomber sur le côté, il est obligé de vivre en pays accidenté et de ne se mouvoir que le long d'une courbe de niveau. Autre caractéristique, il ne sort que la nuit et est ébloui par les lumières. Dans ces conditions la chasse est assez simple : l'un des chasseurs se poste sur une ligne de niveau soigneusement repérée sur le terrain d'après la carte ; il tient d'une main un sac ouvert et de l'autre un bâton pour frapper le darin lorsque, aveuglé par une bougie posée par terre, il se sera précipité dans le sac. Les autres chasseurs, armés de bâtons et de trompes, se dispersent dans les bois pour rabattre le gibier.

En réalité, c'est la victime de la plaisanterie que l'on place avec sac et bâton dans un coin perdu et difficile d'accès dans la forêt. Quant aux rabatteurs, après avoir fait un peu de bruit pour la forme aux alentours, ils se dirigent vers la popote où ils attendent tranquillement que l'homme au sac en ait assez. Et généralement il en a vite assez et il est rare qu'au bout d'une heure, on ne le voit pas arriver harassé, frigorifié, riant jaune et magnifiquement boueux après des marches et contremarches sans nombre dans les bois où, sans repères, il a eu toutes les peines du monde à retrouver son chemin.

Mais avec Pétier, il en fut tout autrement ; on attendit une heure, deux heures, trois heures ... jusqu'à minuit passé, sans rien voir venir. Alors nous vint l'idée de casser la blague d'une façon jusqu'alors inédite. L'un des sous-officiers pilotes, inconnu de lui, affublé en garde-champêtre, alla le surprendre en position de chasse, tenant toujours sac et bâton (quelle constance !) et lui dressa procès-verbal dans toutes les règles de l'art en l'avertissant que l'affaire irait loin. Puis, comme le gendarme n'est pas sans grandeur d'âme, il le ramena au terrain où le malheureux regagna sa chambre sans tambour ni trompette.

Et le lendemain, il alla avouer sa mésaventure à Sourdillon qui, prenant l'air extrêmement mécontent, lui déclara qu'il n'y avait qu'un moyen d'arranger cette désagréable histoire, c'était d'aller à l'état-major de l'armée implorer la miséricorde du colonel des Eaux et Forêts. Donc l'après-midi, ils se rendent à Souilly où, d'accord avec des camarades de l'état-major, toute une mise en scène a été organisée : c'est le sergent pilote Guillemain, en tenue de colonel forestier, qui accueille le délinquant ; ledit délinquant est très ému car le colonel a tout du vieux militaire assez rogue et imposant avec sa large stature et ses cheveux très grisonnants. Le premier contact est pénible et le pauvre Pétier subit une algarade soignée ; pourtant le colonel s'humanise lorsque Pétier, dûment stylé à l'avance, l'invite à déjeuner à l'escadrille avec toutes sortes de précautions oratoires et de démonstration de respect et de déférence.

Le lendemain, le colonel arrive en auto, en descend majestueusement, Petier se précipite, fait mille grâces, lui fait visiter le terrain, le hangar, les appareils, lui donne mille explications sur l'aviation, sur le pilotage, sur l'observation, sur la vie en escadrille. Toute l'assistance se retient de rire et garde un sérieux imperturbable. À déjeuner, Petier est assis à côté de son hôte et continue inlassablement à lui expliquer le coup ... et bien entendu au dessert, au moment du champagne, le « colonel » s'absente un peu et revient en tenue de sergent pilote. Rires, exclamations, cris, hurlements. Du coup Petier a été l'enfant adoptif de l'escadrille et, après la guerre, il a toujours fidèlement assisté à nos dîners périodiques.

Mais voilà de longs mois que nous sommes dans la région de Verdun ; l'attaque allemande sur la Somme commence à se ralentir. Cependant Paris continue à être bombardé ; ma tante Lucie Lemouette songe à quitter la capitale pour Vannes ou pour Neuilly. Maman a passé quelques semaines aux Sables d'Olonne où Gilbert faisait un stage à une école d'entraînement ; il vient d'être nommé aspirant et doit partir au front rejoindre le 116^e d'Infanterie. Quel crève-cœur pour Maman

dont les angoisses vont être doublées avec deux fils en danger dans les deux armes les plus périlleuses, alors que s'ouvre l'ère des grandes batailles !

24 avril 1918 - Depuis quelques temps, nous nous attendons à partir pour un secteur plus actif ; nous ne sommes donc pas étonnés d'apprendre que le corps d'armée est relevé et va passer au groupe des armées de réserve en Picardie. Cette fois, j'échappe au convoi roulant et, plutôt que de partir en permission de 45 heures pour rejoindre au point de destination, je demande et obtiens de partir en avion avec les pilotes et les mécaniciens. C'est le premier vrai voyage que je fais et cela m'amuse beaucoup ; c'est d'ailleurs un plaisir dont on se lasse vite, car on n'a en l'air aucune impression de vitesse et comme on a une vue étendue et peu changeante, on croit faire du sur place.

Nous volons en groupe, toute l'escadrille derrière Sourdillon et, dans l'après-midi, nous atterrissons au terrain de Raray. Cantonnement convenable dans des baraques confortables. Je partage une chambre avec de Font-Réault.

Nous restons une semaine dans ce bled ; bridges, promenades, visite d'une compagnie de gros tanks Schneider cantonnés dans un village voisin, liaisons à l'État-major de l'armée où je rencontre des tas de gens de connaissance : le capitaine Dugenet (gendre des du Créhu) qui était à Guingamp au 48e, le frère du Cdt Muiton, officier balonnier à l'ÉM de l'Aéronautique, le lieutenant de Coutard qui était avec moi à Vannes comme brigadier élève officier de réserve, enfin le capitaine d'artillerie Delmotte, fils d'un colonel de Vannes. Ce dernier, un de mes partenaires de tennis de jadis, cantonné près de nous, m'invite à déjeuner à sa batterie ; à mon grand étonnement, j'apprends par lui que le colonel Le Diberder qui commandait son artillerie divisionnaire, vient d'être limogé pour la 2e fois et, je crois, même mis à la retraite. Le capitaine de Crozals vient d'être nommé commandant, il est radieux.

3 mai 1918. Décidément nous ne sommes pas restés bien longtemps au repos ; il est vrai que ce repos était plutôt un état d'alerte. Le 10e corps monte en ligne devant Montdidier et nous nous installons au terrain de Viefvillers ; plusieurs escadrilles l'occupent dont une commandée par Bastien-Thiry que nous retrouvons avec joie, mais une seule reste avec nous, la Spa 42 commandée par le lieutenant de Saint Céran, un type épatant que je retrouverai plus tard à Tours, chef d'État-major à la 2e division aérienne.

Ici, plus de baraquements, comme on a reculé à la suite de l'offensive allemande, les terrains sont récents et, naturellement, on s'est surtout préoccupé d'aménager les plates-formes et de construire des bessonnes pour abriter les coucous. Il y a bien des villages tout proches, mais ils sont tous réservés comme cantonnements de repos pour l'infanterie qui en a évidemment bien plus besoin que nous. En effet nous avons tout ce qu'il nous faut pour nous loger, nos tentes D.W. dont j'ai déjà parlé lors de notre arrivée sur le terrain de la ferme d'Alger ; en deux heures elles sont montées et, une heure plus tard, avec l'aide de nos ordonnances, tout notre barda est installé : lits Picot, tapis, tentures, tables et chaises pliantes, porte-manteaux. Et même 8 jours après, l'électricité y est disponible grâce à notre génératrice.

Les tentes sont plantées dans un petit bois à quelques centaines de mètres du terrain, où nous sommes admirablement camouflés. Au début, la popote déploie ses longues tables en plein air, mais comme il fait très beau, cela ne présente aucun inconvénient et c'est seulement plus tard que, chassés par des pluies diluviennes d'été, nous nous décidons à monter un autre D.W. Qui sert de salle-à-manger. Chose amusante, je me retrouve en un lieu déjà bien connu, tout ce terrain faisait partie du fameux camp de Crève-cœur où j'ai passé des journées si lassantes et si pénibles pendant le dur hiver 1916-17.

Une des escadrilles a un bar magnifique où un barman en spencer blanc impeccable trône derrière un haut comptoir et devant une impressionnante batterie d'étagères surchargées de bouteilles aux étiquettes suggestives et tentatrices. On y fait des cocktails glacés et succulents que l'on se dispute en d'interminables parties de poker-dice (poker d'as). Comme, en temps d'attaque et en période d'alerte, tout le personnel navigant doit se tenir constamment à proximité des appareils, le bar est un lieu de ralliement tout trouvé. Mais il est simplement l'annexe d'un endroit plus technique et plus guerrier : la salle des observateurs. C'est l'endroit où l'officier de renseignements du secteur aéro règne en seigneur et maître ; il y déploie ses innombrables cartes : cartes des organisations amies, des

organisations ennemies, c'est là que l'on consulte les fiches d'objectifs, les listes d'indicatifs de T.S.F. des différentes unités : infanterie, artillerie et état-major ; c'est là qu'avant de partir en mission, on prend toutes les informations nécessaires et là qu'au retour on fait son compte-rendu de vol. Enfin on y lit tous les bulletins de renseignements du G.Q.G., de l'armée, des divisions, de l'artillerie et de l'aéronautique ; on se précipite sur ce dernier dès son arrivée par le courrier, pour y consulter les listes nominatives des pertes, avec la crainte un peu angoissée d'y trouver les noms de bons camarades. Sur les tables, des tas d'études et de documents, spécialement des silhouettes d'avions ennemis que chacun étudie avec un soin méticuleux, de façon à avoir leurs silhouette dans les yeux et pouvoir les reconnaître le plus loin possible.

À Viefvillers, Ensten installe sa salle de renseignements dans une tente D.W., tout près des bessonneaux et la 32 monte un bar dans une autre tente voisine, car le fameux bar dont je parlais tout à l'heure est parti avec son propriétaire, l'une des escadrilles que nous avons relevées. Le nôtre, encore dans l'enfance, n'est évidemment qu'un pâle reflet de son ancien, mais il fera des progrès et tel qu'il est, nous en sommes très fiers et en usons avec délices ; par ce temps étouffant et orageux, les clients abondent et on y installe des tables de bridge et de poker. Ainsi est réalisé automatiquement et sans qu'il soit besoin de notes de service, le désir du commandant de secteur d'avoir tout son personnel à sa botte, prêt à partir au premier ordre.

Et ce désir est actuellement bien compréhensible, car le travail ne chôme pas : reconnaissances, missions photos, réglages d'artillerie, liaisons d'infanterie. Le plus souvent pour ne pas dire presque toujours, je vole avec de Bernis ; nous nous entendons admirablement et il me semble qu'avec lui, mes missions sont mieux réussies qu'avec aucun autre pilote. Plus tard, j'ai compris cette impression d'une façon éclatante en lisant dans le magnifique livre de Kessel « L'Équipage » ce passage que je tiens à citer :

« Ils connurent ensemble les départs de l'aube où la voix sauvage des appareils éveille le jour, les retours au crépuscule quand, moteur calé, ils descendaient lentement avec la lumière, les surveillances paisibles, simples promenades attentives, les combats où la même inquiétude et la même espérance faisaient bruir leurs tempes. Ils partageaient l'émotion physique des chutes brusques et la joie mathématique des acrobaties. Ils apprirent à sentir en même temps sans la voir et avec une singulière divination, l'approche de l'ennemi. Dans la furie de l'hélice et du vent qui étouffait la voie humaine, ils surent se comprendre d'un signe ... »

« Alors ils comprirent vraiment ce que les camarades entendaient par équipage. Ils n'étaient pas simplement deux hommes accomplissant les mêmes missions, soumis aux mêmes dangers et recueillant les mêmes récompenses. Ils étaient une entité, une cellule à deux âmes qui battaient d'un rythme pareil. ... Entre eux circula dès lors, invisibles et sans défaillance, l'accord mystérieux qui, là-haut, dans l'air vif, chargé d'ivresse et de péril, modelait en même temps le sourire ou l'angoisse de leurs bouches. »

Ce sont les missions photos qui étaient les plus sportives ; comme la chasse ennemie était très active, on ne les exécutait jamais seul, mais accompagnés par des avions de protection en nombre plus ou moins grand selon qu'on pénétrait plus ou moins profondément dans les lignes adverses. Autrefois cette protection était assurée par des avions de chasse, mais son inefficacité était flagrante : impossibilité de régler la marche simultanée d'avions de vitesses, de maniabilité et de caractéristiques différentes, opposition surtout des tactiques respectives de l'avion d'observation bâti pour la défensive avec ses mitrailleuses jumelées tirant en champ latéral et arrière (la mitrailleuse avant fixe du pilote servait très peu) et de l'avion de chasse construit pour l'offensive et tirant uniquement dans son axe de marche. Désormais, c'étaient deux, trois ou même quatre avions du même type que l'appareil photographe et 9 fois sur 10 de la même escadrille, qui l'escortaient et le protégeaient. C'est dans cet esprit que nos triplaces Letord nous avaient été enlevés et qu'en juin, nous avions une formation homogène de dix appareils Salmson.

Cette protection s'avérait d'ailleurs extrêmement efficace : au cours d'une mission à cinq appareils, le 5 juin 1918, où nous sommes restés près d'une demi-heure à 20km à l'intérieur des lignes allemandes, ce qui pour l'époque était d'une certaine audace, nous avons été constamment suivis par

un patrouille de 7 Fokkers. Ils avaient pourtant sur nous l'avantage de l'altitude et de la position : ils étaient à 6000m alors que nous plafonnions à 5400m et ils avaient derrière eux le soleil qui nous éblouissait et aurait gêné notre visée et notre tir. Mais notre cohésion les impressionnait sans doute efficacement ; de fait, nous allions en vol de canard , presque aile contre aile, si proche que d'avion à avion nous nous faisons des signes parfaitement perceptibles et que, sans le bruit des moteurs, nous aurions pu tenir une conversation sans élever la voix. Et ce n'est évidemment pas très tentant de se jeter au devant de 15 mitrailleuses prêtes à vous arroser, dont 10 à l'arrière avec un champ de tir d'une large extension. Ainsi notre mission fut exécutée sans même la moindre tentative d'attaque et nous rentrâmes dans nos lignes avec un orgueil démesuré.

Une autre fois, en juillet 1918, pour une expédition semblable, je n'étais d'ailleurs pas de la partie et de Bernis emmenait un sergent mitrailleur comme avion de protection, la patrouille allemande se décida à attaquer la nôtre ; elle le fit même avec une ténacité remarquable, mais sans autre résultat que de cribler nos Salmson comme des passoires, mais au bout de quelques passes, elle finit par rompre le combat. Il était d'ailleurs heureux que nos réservoirs fussent blindés par un couche de caoutchouc empêchant les rentrées d'air de produire avec l'essence un mélange inflammable, car ces réservoirs étaient eux aussi criblés et la légère brulure de l'orifice d'entrée décelait nettement le passage de balles incendiaires.

Cependant, je m'en voudrais de paraître, par ces exemples, diminuer le mérite de nos chasseurs ; c'est au contraire grâce à leur activité, à leur esprit de camaraderie absolu que nous réussissions ainsi à en imposer à nos adversaires. Il est vrai que nous avions la chance inouïe d'opérer sur le même secteur que le fameux groupe des Cigognes : il gîtait à quelques kilomètres de nous, au terrain de Crèvecoeur. Et nous entretenions avec lui de constantes et cordiales relations ; au hasard de mes souvenirs, je citerai une visite de Nungesser venu nous montrer son Spad-canon qui excita notre curiosité et notre enthousiasme, une autre de deux pilotes américains, dont l'as Pearson, venus déjeuner chez nous. Ces deux yankees combattaient sous l'uniforme français ; pendant le repas, assaillis par nous sous un flot de questions, il leur fallut se lancer dans des explications et des récits sans fin que nous écoutions béats d'admiration. C'est sur notre secteur commun que Fonck descendit 6 avions dans la même journée ; étant de service, je n'ai pas pu assister à la revue au cours de laquelle il reçut la rosette, mais je me suis rattrapé par la suite à ma grande joie.

Grâce à cette camaraderie agissante, nous avons l'impression délicieuse que le ciel était presque complètement à nous ; je ne m'en suis jamais si bien aperçu qu'au cours d'une mission photo, le 28 mai 1918, pendant la prise du village de Cantigny par les Américains. Une division américaine, la 1e D.I.U.S avait été rattachée à notre corps d'armée et, pour l'honneur du pavillon étoilé, il était indispensable de monter pour eux une attaque destinée à bien réussir et à leur donner parfaite confiance en eux-mêmes. De fait Contigny fut pris sans coup férir, avec un déploiement inaccoutumé de forces terrestres et aériennes : à terre c'était un véritable grouillement de fantassins, au lieu des petits paquets et des isolés que nous avions l'habitude de voir. On s'en rend parfaitement compte sur le photos aériennes de cette affaire. Enfin, les troupes étaient appuyées par des tanks et c'est la première fois que j'assistais à l'engagement de ces machines de guerre. Il est dommage que l'effet psychologique de ce succès ait été oblitéré par la simultanéité d'une puissante attaque allemande qui, dans une autre région, recueillit des succès très importants.

3 juin 1918 Cette attaque nous valut un renouveau d'activité, car il est toujours dangereux de voir brûler la maison du voisin et il est bon de prendre toutes précautions contre une extension éventuelle de l'affaire. Comme, en plein jour, nous n'arrivions à déceler aucun indice et que les allemands étaient coutumiers des préparations d'attaque et mouvements de troupes nocturnes, on nous donna ordre de faire simultanément plusieurs reconnaissances profondes (50 à 60 km) sur les arrières au petit jour. Pour cela il fallait partir en pleine nuit pour se trouver en position d'observation dès l'aube ; je n'avais jamais volé de nuit et j'avoue que cet essai m'a laissé une impression plutôt désagréable. Nous étions trois appareils tournant au dessus du terrain pour prendre de la hauteur et nous avions beau respecter scrupuleusement les disciplines de piste, nous nous attendions à tout moment à une collision. Impossibilité absolue de rien voir devant nous et nous avions la sensation

charmante de foncer dans un trou noir et sans fin. Si l'un des autres avions avait surgi devant nous, c'était la collision irrémédiable avant même que nous ayons pu en réaliser l'imminence. Après une heure de ce tourniquet de la mort, nous nous sommes décidés à atterrir, un peu anxieux de l'accueil que nous ferait Sourdillon. Car il est toujours fâcheux de lâcher une mission sans l'avoir exécutée ; fort heureusement les autres avaient atterri avant nous, dans l'impossibilité de faire aucun travail utile de reconnaissance par cette brume profonde, et Sourdillon attendait notre retour avec une impatience nuancée d'inquiétude. Quel soulagement ! Il est toujours désagréable de passer pour des salopards, même quand on a une excellente réputation dans le passé.

Si les reconnaissances de nuit s'avéraient peu sympathiques, les missions de jour présentaient quelques fois des inconvénients rigoureusement imprévus et d'ailleurs d'ordre psychologique. L'histoire suivante est arrivée au sous-lieutenant Burin de la 59e. Depuis quelques temps, les tranchées allemandes devant Mesnil-Saint-Georges étaient parfaitement silencieuses : pas un coup de fusil depuis plusieurs jours, pas un mouvement, pas une fusée, pas la moindre lueur pendant la nuit. Des patrouilles de nos unités, poussées jusqu'aux fils de fer adverses, n'avaient essayé aucune réaction et s'étaient promenées entre les lignes dans la tranquillité la plus absolue, en négligeant même de ce fait les précautions les plus élémentaires. L'État major, alerté, en conclut que l'ennemi avait probablement opéré un recul clandestin ; toutefois, il demande à l'aviation une reconnaissance à très basse altitude au dessus des mystérieuses tranchées. C'est Burin qui en est chargé : au ras du sol, il fait des tours et détours, des voltes et virevoltes sans recevoir un coup de fusil et sans voir âme qui vive. Cependant, dans un louable souci de conscience professionnelle, il souligne dans son compte-rendu que, s'il n'a rien décelé, cela ne signifie en aucune façon qu'il n'y ait rien. L'État-major, profondément déçu par le résultat négatif de la reconnaissance et quelque peu froissé par les réserves du compte-rendu, fait venir Burin au poste de commandement du C.A. Là on le cuisine comme un malfaiteur, on l'interroge comme un inculpé, on veut absolument le faire revenir sur ses réticences : aucun succès, il persiste dans son attitude.

Dès lors, on passe outre et une compagnie d'infanterie reçoit l'ordre d'aller occuper la zone « abandonnée ». Ces pauvres gens sont accueillis par un feu roulant de mitrailleuses à bout portant et la plupart d'entre eux restent sur le carreau. Lamentable exemple d'une erreur psychologique, d'une interprétation tendancieuse d'un renseignement. Et de quoi faut-il s'étonner le plus ? De la maturité et de la fermeté d'esprit d'un sous-lieutenant de 21 ans ou de la criminelle légèreté d'officiers instruits, brevetés, présumés supérieurs et présumés pondérés ? [En février 1940, j'ai eu l'occasion de faire à Saint-Omer une conférence aux officiers de renseignements et des 2e bureaux des unités de la VIIe armée et je leur ai fait ce récit. Il m'a paru essentiel de leur rappeler l'importance du caractère négatif des renseignements aéronautiques et j'ai voulu les mettre en garde contre des interprétations tendancieuses qui se paient dans le sang et par la vie des combattants].

Naturellement, après cette affaire, Burin a eu la décote noire à l'État major qui n'a jamais pu lui pardonner sa propre et criminelle erreur. Pauvre Burin ! Quelques jours plus tard, au cours d'une reconnaissance, son avion ressent un choc formidable ; il croit son train d'atterrissage atteint de plein fouet par un obus. Il revient au terrain et lance un message lesté pour demander l'état de son train d'atterrissage qu'il ne peut voir de sa place, occulté qu'il est par l'aile inférieure ; on le rassure, l'avion atterrit avec mille précautions et ... sans incident. Mais il avait eu chaud ! Quinze jours plus tard, il est descendu en flammes par des mitrailleuses de terre pendant une liaison d'infanterie en rase-mottes. Nous en avons tous été très douloureusement frappés ; il avait non seulement l'estime et l'amitié, mais, mieux que cela, la plus vive sympathie et la réelle affection de tous.

Si, de jour, nous avions la maîtrise de l'air, les allemands se rattrapaient la nuit et pendant presque tout notre séjour à Vieffvillers, nous avons été en butte à des bombardements nocturnes. Au début, pas de dégâts, simplement l'ennui d'être privés de sommeil et de passer plusieurs heures par nuit en pyjama et en peau de bique dans des tranchées creusées à proximité des tentes et qui devenaient du coup « le dernier salon où l'on cause » ! Mais bientôt ce fut plus grave, les bombes tombant en plein sur un des hangars de la 32, quatre salmons brûlent dont celui de de Bernis, plusieurs

autres, criblés d'éclats, sont hors d'usage, un secrétaire de l'État major du secteur aéro est tué, un autre blessé.

Du coup, au lieu de rentrer le soir les avions dans les Bessoneaux, on les desserrait, c'est-à-dire qu'on les disséminait sur tout le terrain de façon à diminuer les risques d'un coup malheureux. De plus, pour protéger le terrain des cigognes à Crèvecœur, particulièrement visé, on largue toutes les nuits des barrages de saucisses de protection dont le câble est un obstacle aussi surnois que fatal pour des avions nocturnes. Et de fait, un beau soir, l'un des câbles s'entortille dans l'hélice d'un bombardier allemand qui atterrit tant bien que mal dans un champ à quelques centaines de mètres des tentes de la 59 ; tout le monde se précipite, revolver ou carabine à la main, au risque de s'entretuer dans l'obscurité. Trop tard ! Quelques minutes à peine après l'atterrissage, une énorme flamme jaillit devant nous et nous ne retrouvons que les débris calcinés et squelettiques d'un immense Gotha. De l'équipage, pas de trace ; jamais on n'a pu les retrouver malgré de minutieuses recherches poursuivies pendant toute la nuit et pendant toute la journée du lendemain ; il est plus que probable qu'après avoir mis le feu à leur appareil, les aviateurs allemands ont réussi à regagner leurs lignes. C'est un exploit auquel il faut rendre hommage, d'autant plus que l'un d'eux était blessé, comme nous l'ont appris les débris sanglants d'un paquet de pansement découverts à proximité.

Comme on le voit, le secteur de Montdidier était assez agité et, comme on peut le deviner d'après les maigres aperçus que j'en ai donnés, chacun a payé de sa personne avec tout son cœur, tout son entrain, toutes ses forces, la 32 autant que quiconque, peut-être même plus que les autres puisque titulaire, comme escadrille de corps d'armée, des missions les plus lointaines et les plus dangereuses. Or les citations ne sont pas venues récompenser les actions d'éclat et encourager les sacrifices ; personne, chez nous, n'est jamais proposé ni pour un commandement, ni pour un poste d'officier de renseignements, ni pour un stage de pilote. Bien au contraire, Sourdillon qui par ailleurs est un pilote plein de cran et d'habileté, se révèle parfaitement déficient comme chef : il est tatillon, mesquin, petit esprit, fait preuve d'une incompréhension notoire de l'état d'âme de ses subordonnés qu'il poursuit de mille petites agaceries. N'ayant pas réglé verbalement certaines questions qui gagneraient pourtant à être arrangées à l'amiable, il pond des notes de service virulentes, d'autant plus impératif qu'il est plus timide en paroles.

Bien plus, il est très influençable et écoute d'une oreille trop complaisante les racontars haineux et tendancieux de ce mauvais génie qu'est le sous-lieutenant Jehlin. J'ai déjà parlé plusieurs fois de ce mauvais camarade ; depuis plusieurs mois, il s'est montré sous un jour encore moins favorable : lorsqu'il fait partie d'une patrouille destinée à pénétrer en zone ennemie, on peut être sûr qu'arrivé aux lignes, il fait demi-tour sous prétexte que son moteur ne fonctionne pas. Et son mauvais exemple a intoxiqué son pilote, le maréchal des logis de Sarret, pourtant un type épatant et loyal. De plus, comme popotier et gérant du bar, il fait danser l'anse du panier et ... se cuite aux frais de la communauté. Nous ne pouvons comprendre comment un individu aussi taré et aussi méprisable a pu prendre une telle influence sur un homme énergique et brave comme Sourdillon. Et pourtant le fait est là et l'homogénéité de l'escadrille en souffre lourdement ; l'atmosphère devient lourde, sans gaieté, sans confiance et sans vraie camaraderie. Le péril est grave, car dans l'aviation où tout le monde est volontaire, il faut à toutes forces maintenir un moral élevé et un esprit de corps sans défaillance. Alors quelques observateurs dont Enstin et Cazeaux se dévouent pour faire des remontrances à Sourdillon : la conversation dure plus d'une heure. Elle est pénible, car on se heurte à l'incompréhension et à l'étonnement cabré du chef d'escadrille. On lui met les points sur les i, il finit par s'amadouer ; la conversation se termine par de vagues promesses ; à une amélioration de quelques jours fait suite une rechute d'autant plus grave. Nouvelle conversation encore plus précise que la première, cette fois elle a l'allure d'un ultimatum et Sourdillon doit s'incliner : quelque temps après, Jehlen quittera l'escadrille sous un prétexte que j'ai oublié. Cependant jamais ce pauvre S. ne sera le chef sympathique, bienveillant et cordial qui convient à des aviateurs. Il a d'énormes qualités, il lui manque le tact et la largeur d'idées, c'est un petit esprit, avec les meilleurs intentions du monde.

C'est un tout petit fait qui avait mis le feu aux poudres : en arrivant à Viefvillers, nous y avons trouvé un avion Caudron G-3, double-commande, le plus magnifique avion-école qu'on puisse

imaginer pour apprendre à piloter. Les escadrilles relevées par nous nous l'ont passé en consigne en partant et, bien entendu, les candidatures ont été nombreuses parmi les observateurs pour être désignés comme élèves-pilotes. Or comme par hasard, les autres escadrilles ont été largement servies et, à la 32 ... rien, alors qu'elle compte les observateurs les plus anciens. Bien entendu, la preuve était patente de la carence de Sourdillon ; timidité, légèreté ou mauvaise volonté ? Et comme pour un observateur, il n'y a pas de plus cher désir, de plus passionnante éventualité que de s'asseoir sur le siège du pilote, on peut aisément comprendre à quel point une affaire déjà fâcheuse put être envenimée par une telle désillusion. Là aussi, d'ailleurs, l'explication entre Sourdillon et ses officiers eut des suites heureuses : Ensten, de Font-Réaulx et Cageaux furent autorisés à faire leurs premières armes sur le G-3. Quant à moi, je viens immédiatement après eux, j'ai donc le ferme espoir d'être bientôt, moi aussi, parmi les heureux élus. Mais en attendant, je suis proprement dégoûté d'en être le premier exclus.

Si nous sommes à la peine, nous sommes aussi à l'honneur et nous recevons des visites de célébrités : d'abord celle du fameux dessinateur Jonas qui vient prendre des croquis d'avions, de scènes d'escadrille et aussi d'aviateurs. C'est à qui posera pour lui et quand son album paraîtra, chacun se précipitera dans une librairie pour voir si ses traits y sont immortalisés et il y aura bien entendu un certain nombre de déceptions. Mais la visite la plus sensationnelle fut celle de Clémenceau, accompagné du général Weygand, son officier d'ordonnance, et du général Duval. Avec son feutre cabossé et sa jaquette, le Père la Victoire avait bien l'air d'un vieux retraité de province plutôt que d'un homme d'état et sa bonhomie et sa simplicité ne cadraient guère avec la réputation du tigre que nous avions à l'esprit. Piloté par de Crazals, toujours souriant, affable et sautillant, il se fit présenter le personnel navigant et visita longuement les hangars, la salle des observateurs et toutes les installations.

Et comme il est dit que l'on est récompensé dans la personne de ses chefs, nous fûmes, à défaut d'autre chose, grandement honorés par la Légion d'honneur qui échet un beau matin à de Crazals et qui lui fut remise sur le terrain, au cours d'une revue, par le général Van den Berg, cdt le 10e corps : les mauvaises langues décrétèrent bien que cette croix arrivait un peu vite après le 4e galon ; généralement on marque un temps d'arrêt entre les deux. Mais de Crazals était si gentil, si sympathique, si souriant que l'on était plein d'indulgence pour ces honneurs si vite amassés. Et quand, au début de juin, il nous quitta pour le poste de chef du 2e bureau-aéronautique au Grand Quartier, ce ne fut qu'un concert de regrets vraiment sincères.

Son remplaçant, le capitaine Lussigny, ex-chef de l'escadrille 70 (insigne à 3 mouettes en triangle, alors que la 32 n'en avait qu'une aux ailes éployées) était un bien brave homme, quoique pas très remarquable. Mais il paraît que, grâce à lui, son escadrille avait récolté des tas de citations, palmes et étoiles ; à la popote, nous en profitons pour faire sur ce sujet des allusions aussi précises que virulentes au nez de Sourdillon qui semble ne pas comprendre, à moins que ce ne soit qu'une attitude ; au fond de lui-même, il devait rager, malgré son éternel sourire crispé, à allure de grimace.

Enfin il parut quelques citations, dont une pour de Bernis dont jusqu'à présent, la poitrine était vierge ; j'en eus presque autant de joie que lui-même. Et tout cela fut dûment arrosé par des libations et des banquets : nous avons trouvé une véritable mine de vins fins dans la cave d'un notaire de Crèvecoeur qui, effrayé par les bombardements, avait décidé de se replier sous des cieus plus cléments, et nous avait cédé ses trésors avant de partir. Il avait fort bon goût ce tabellion !

D'ailleurs nous avons aussi un ravitaillement soigné à Beauvais où le popotier faisait des incursions fréquentes ; je l'ai accompagné une fois et j'ai été absolument sidéré par le développement invraisemblable des boutiques d'alimentation dans cette bonne ville : ce n'étaient qu'épiceries, marchands de légumes, de fruits, de vins au milieu d'une foule de clients, et ces honorables commerçants trônaient au milieu de montagnes de boîtes de conserve, de bataillons de bouteilles et de caisses de provisions de toutes sortes que, généreusement, ils nous débitaient à prix d'or.

Malgré tout ce réconfort alimentaire, la 32 n'échappa nullement à l'épidémie de grippe qui sévit partout à cette époque, prélude de la gigantesque contamination de 1919. À ce moment là, la maladie était encore bénigne, mais tout le monde y passa à son tour : on était pris avec une extrême brutalité, je le sais par expérience personnelle. De frais et dispos qu'on était une heure avant, on tombait à l'état de

loque incapable du plus petit effort avec une fièvre de cheval, on se traînait à son lit Picot sur lequel on tombait à bout de forces et grelottant. Et de temps en temps on voyait venir des groupes de camarades qui vous considéraient d'un œil faussement contrit en discutant gravement du nombre de jours qui vous restaient à vivre. Il est vrai qu'on avait rapidement sa revanche : les plus ironiques étaient les victimes des jours suivants. Alors, lorsqu'on était redevenu un peu plus gaillard, car ces crises de grippe étaient aussi courtes que brutales, on allait à son tour leur déverser compassion sur leur triste état et condoléances pour leur fin prochaine.

22 juillet 1918. C'est vers cette époque que se produisit au Chemin des Dames la grande attaque allemande qui, momentanément, prit un large développement ; chose étrange, nous avions une telle confiance que nous n'en eûmes aucune inquiétude. Tout au plus marqua-t-on un léger étonnement que nos troupes se soient ainsi laissées surprendre : ne parlait-on point d'un terrain d'aviation enlevé par les avant-gardes ennemies avant même que leur approche ait été signalée. Même si nous avons été un peu émus, cette impression avait été facilement effacée par la visite de de Kerrouant, venu du G.Q.G. faire un petit tour d'amitié chez nous : d'après lui, les allemands jettent dans la bagarre leurs ultimes réserves et la fin de la guerre est toute proche. Ils font tout pour obtenir une décision rapide, car ils sont à bout de souffle et ne peuvent plus tenir.

Cependant les bombardements de notre terrain ont ému l'État Major de l'armée et l'on nous prépare à Noiremont, à quelques km de là, un nouveau terrain que nous occupons en fin juillet. Si nous changeons de terrain, notre installation reste semblable et nous sommes toujours sous bois dans nos tentes J.W., d'ailleurs fort confortables en été. Il y a bien quelques orages épouvantables avec pluie diluvienne à la clef, mais les toiles sont bonnes et sous leur abri, les bridges et les pokers sévissent à outrance dans l'attente de temps meilleur, ce qui ne tarde pas.

À noter que Sourdillon s'est nettement amélioré à la suite des incidents du mois précédent ; cependant, il est moins facile de construire que de détruire. L'ambiance de l'escadrille n'est pas encore redevenue ce qu'elle était et il règne encore un certain nombre de petits clans jaloux les uns des autres, ce qui est très fâcheux.

Quant à moi, je suis tout à la joie, car j'ai enfin obtenu la permission de faire de la double commande sur le G-3 ; j'ai pour moniteur Desquibes, revenu à l'escadrille comme pilote et je me lance à corps perdu dans le pilotage. Le G-3 est un appareil antédiluvien, mais très facile, il vole et atterrit tout seul a-t-on coutume de dire ; c'est un peu exagéré, mais il faut bien avouer que c'est l'appareil rêvé pour apprendre à piloter. Et j'ai eu raison d'en profiter le plus rapidement possible, car 15 jours environ après mes débuts, ledit G-3 est réformé ; il est dérégulé, usé jusqu'à la corde, son moteur bafouille et il devient vraiment dangereux et inapte au vol. C'est dommage, car je commençais à bien me débrouiller et Desquibes, pourtant peu patient et assez sévère comme moniteur, s'était déclaré très satisfait de son élève.

Cependant, par Maman, j'apprends la magnifique conduite de Gilbert : bien qu'étant au centre d'instruction régimentaire du 116e d'infanterie comme aspirant, il a demandé à prendre le commandement d'un corps franc. À ce moment en effet, on multipliait les coups de main sur tous les points du front afin de ramener des prisonniers et obtenir ainsi, en les interrogeant, des renseignements sur les intentions, les possibilités et les mouvements de l'ennemi. Gilbert a exécuté un tel coup de main avec ses hommes et ramené le prisonnier désiré avec un plein succès ; et il vient d'être cité à l'ordre de l'armée avec un très beau motif, ce qui est tout-à-fait remarquable pour un tout jeune aspirant, fraîchement arrivé au front.

De son côté, mon oncle Émile Lemouette vient d'être rayé des cadres et démobilisé, après avoir été promu officier de la Légion d'honneur. Par contre, une triste nouvelle ; André Garet qui était sous-lieutenant de chars d'assaut, vient d'être tué au cours des dernières attaques. En effet, depuis quelque temps, tout le front est terriblement agité et à peine cette activité se ralentit-elle d'un côté qu'elle reprend d'un autre avec une acuité accrue. À notre gauche la 1ère armée soutenue par la 4ème armée anglaise attaque avec plein succès ; les allemands reculent sur toute la ligne. Moreuil a été repris et les autos-mitrailleuses profitent de l'enfoncement du front pour faire des incursions profondes qui démoralisent l'adversaire en désorganisant ses arrières et son commandement. Devant nous également,

l'ennemi ébauche un recul pour ne pas être pris de flanc. Il faut suivre leurs mouvements de très près pour renseigner le commandement ; aussi avons-nous constamment des avions de surveillance en l'air ; ils fouillent le terrain en volant bas pour déceler la moindre défaillance.

4 août 1918. Et bientôt, c'est notre 10ème corps qui attaque, ainsi que le 35ème corps. En l'air il y a foule : des anglais, des américains, des français et aussi des allemands. Mais ce sont les anglais les plus dangereux, ce sont de mauvais observateurs qui suivent mal les opérations à terre ; fréquemment, ils ne s'aperçoivent pas du décalage ennemi et continuent à croiser au dessus d'un secteur abandonné depuis près d'une journée. Alors quand on revient de la nouvelle zone de combat, ils nous prennent pour un avion allemand et vous tombent dessus sans aucun discernement. J'ai bien failli être ainsi mis à mal le 8 août par une patrouille de 7 avions anglais qui avait déjà amorcé son attaque ; heureusement, par un brusque virage à la verticale, de Bernis leur a exhibé nos cocardes en pleine vue.

13 août 1918. Bientôt, nos fantassins pénètrent dans Montdidier, puis le dépassent largement ; de Bernis et moi, nous suivons la progression en rase-mottes à 30 m à peine de hauteur ; nous volons si bas que nous distinguons les boutons des uniformes et même les jeux de physionomie de nos fantassins qui, enchantés de nous voir si près d'eux, manifestent leur enthousiasme à grands gestes. Nous aussi, nous sommes enthousiasmés et le vent de la victoire nous rend un peu fous. Il fallait bien être un peu cinglés pour voler si bas par ce temps chaud où les trous d'air risquent de vous plaquer au sol, et cela sans aucune nécessité réelle. Mais vraiment, la situation en valait la peine et nous avons continué ainsi pendant près de deux heures, suivant la progression de nos troupes, arrêtés seulement de temps en temps et de place en place par des nids de mitrailleuses qui tâchaient de retarder leur avance.

28 août 1918. Une quinzaine de jours plus tard, nous avons voulu rééditer ce petit jeu au cours d'une liaison d'infanterie et il nous est arrivé une drôle d'histoire. Le front était assez mal défini et nous savions seulement que l'ennemi s'accrochait autour du Canal du Nord ; il s'agissait de préciser ce front et nous volions de plus en plus bas pour chercher à discerner les indices d'occupation. Tout à coup, nous passons au dessus d'un terrain d'aviation abandonné, en bordure du canal, où se voyait encore le Té d'atterrissage, quand j'entends à plusieurs reprises des séries répétées de détonations, ressemblant à s'y méprendre à des ratés de moteur. J'alerte de Bernis qui me montre l'aiguille de son compte-tours en bonne position et me fait signe que tout va bien de ce côté.

C'est alors qu'en jetant par hasard les yeux sur notre aile inférieure droite, nous voyons la toile se déchirer par endroits : ce sont des balles qui, au lieu de la trouer perpendiculairement comme d'habitude, l'attaquent presque parallèlement du fait de notre faible altitude. De Bernis fait un brusque virage qui nous fait sortir de cette nappe dangereuse ; en fait de ratés de moteur, c'étaient tout simplement les coups de mitrailleuse qui nous étaient parvenus aux oreilles malgré le bruit du moteur. Mais nous ne pouvions en rester là et, à force d'examiner le terrain, je finis par découvrir une sorte de blockhaus en sacs de terre et clayonnage sur un pont au dessus du canal ; c'est là que gîte notre adversaire. Nous passons et repassons et à chaque fois je vide les deux rouleaux de mes mitrailleuses jumelles ; enfin, à son tour, en piquant droit sur l'objectif, de Bernis fait parler sa mitrailleuse avant en longues rafales. Dès lors nous sommes tranquille et personne ne nous inquiète plus ; il est probable que les occupants du blockhaus ont été bien assaisonnés et en ont pris un bon coup.

6 septembre 1918. Quelques jours après, autre histoire : nous surveillons le secteur à la tombée de la nuit pour repérer les batteries ennemies dont les coups de départ se voient merveilleusement par ce début d'obscurité, quand le moteur se met à cafouiller et de longues flammes de plus de trois mètres de long sortent des pots d'échappement de chaque côté de la carlingue, à quelques centimètres de moi. Ce sont sûrement des soupapes brûlées et l'explosion se fait au dehors au lieu de se produire dans les cylindres fermés. Risque d'incendie et de plus l'avion baisse sensiblement de hauteur. Impossible de rejoindre Noiremont, nous pouvons juste atteindre un terrain auxiliaire qui vient d'être organisé à Stelfay à quelques km à l'est de Montdidier ; atterrissage un peu cahoteux sur ce terrain encore semé de trous d'obus et de tumulus de tombes fraîches, pas trop de mal néanmoins. Tout juste derrière se pose un chasseur anglais égaré qui est trop heureux de suivre notre exemple. Il y a heureusement là un poste de sapeurs téléphonistes ; nous demandons à l'escadrille de venir nous

chercher en voiture. L'auto arrive en effet en pleine nuit ; j'y charge mes mitrailleuses que je ne veux pas abandonner, nous embarquons et nous partons ; mais au sortir de Montdidier, à la traversée d'une passerelle fraîchement construite sur le Don, l'auto qui circule phares éteints en cette zone dangereuse, heurte en plein un poteau fixé en plein milieu pour régler les deux sens de circulation. Le radiateur est défoncé, j'entre tête la première dans la glace du pare-brise ; immédiatement j'ai la tête en sang et bientôt après de lancinantes douleurs au crâne. De Bernis et l'anglais me pansent tant bien que mal ; j'ai des plaies profondes à l'arrête du nez, aux sourcils et une de mes paupières est presque traversée par une longue fente ; j'ai une vraie chance que l'œil ne soit pas atteint ... à quelques dixièmes de millimètres près.

L'auto, elle, est hors de combat aussi et il ne faut pas songer à repartir ; de Bernis trouve heureusement un poste de sapeurs téléphonistes dans les ruines de Montdidier et demande une autre voiture, laquelle n'arrivera que 4 heures plus tard. Et ces 4 heures me semblent terriblement longues, je suis littéralement abruti et des douleurs aiguës me traversent le crâne ; de Bernis me prodigue des encouragements et l'officier anglais me bourre de chocolat, ses vivres de réserve.

Enfin à l'aube, nous parvenons à l'escadrille après une route lente et longue où je ressens durement les cahots et les ornières ; le pansement a été refait au passage devant une ambulance sur le parcours. Je ne songe plus qu'à m'étendre et à me reposer. Quelques jours après, il n'y paraît presque plus, à ceci près que j'ai la tête emmaillotée comme une momie. De plus le pansement couvre complètement un œil et cette vision monoculaire est très imprécise et inexacte : j'évalue mal les distances et ma démarche est incertaine.

Peu après, pour achever de me guérir, Sourdillon obtient pour moi du commandant Boucher, commandant l'aéronautique de l'armée, une permission de trois jours que je vais passer à Besançon chez les Dorron. Avec mon pansement, je provoque quelque curiosité dans le train puis à Paris où j'ai grand peine à traverser les rues sans encombre avec mon œil bouché, enfin à Besançon où j'ai un véritable succès. On me plaint beaucoup, on me promène fièrement dans les rues, on me reconforte en me faisant boire comme un trou et manger comme un ogre : excellente médication, car lorsque je repars, j'enlève mon impressionnant appareil médical. Les plaies se sont refermées et cicatrisent normalement ; mais j'ai le long de l'arrête du nez tout particulièrement, un énorme bourrelet rouge qui avec les mois tournera au rose, puis au blanc et qui avec les années s'amenuisera presque entièrement. Actuellement, après 23 ans, il faut y regarder de près pour voir ces cicatrices jadis si patentées.

Je rejoins l'escadrille en parfait état pour y apprendre que je suis cité à l'ordre du corps d'armée. Le motif est élogieux, mais je suis profondément déçu et même ulcéré. C'est la deuxième fois que je suis proposé pour une citation à l'armée et je n'arrive pas à décrocher ma palme. Je suis même absolument dégoûté, découvrant encore ici l'imbécilité de Sourdillon qui ne sais jamais défendre son personnel.

Peu de temps avant, le capitaine Lussigny nous a quitté ; il est remplacé par le capitaine de Lubersac, un splendide guerrier : sergent de territoriale au début de la guerre, il a demandé à passer dans l'aviation où, en quelques années, il a gagné tous ses galons, la croix et une impressionnante croix de guerre surchargée de palmes et d'étoiles. C'est un véritable gascon dont il a toute l'allure, et un grand seigneur à la race magnifique ; d'une éducation et d'une courtoisie parfaites, c'est un chef qui sait commander. Et cependant, lorsque Sourdillon m'a présenté à lui, il n'a pas eu le mot juste. Sans doute dûment averti par mon charmant chef d'escadrille, il m'a reproché, d'ailleurs aimablement et avec le sourire, de vouloir passer sous les ponts en avion. Ceci à propos de notre équipée au Canal du Nord. Bien sincèrement, j'attendais autre chose, surtout de lui qui en avait fait bien d'autre. Et quelques jours après, pour une affaire exactement semblable, à un corps voisin, on a donné la croix au capitaine Montarly (que j'ai retrouvé en 1936 à Bordeaux comme général ; je faisais précisément une période de réserve à son état-major pour les manœuvres du Sud-Ouest). Décidément, depuis quelques temps, j'allais de déceptions en déceptions et, en passant de Bernheim à Sourdillon, j'étais tombé de Charybde en Scylla. Par contre, fort heureusement, j'avais d'excellents camarades, un pilote épatant, une vie agréable et par dessus tout, l'aviation m'intéressait passionnément.

En septembre 1918, le chef des observateurs, le lieutenant Cazeaux est tué : au cours d'un vol de liaison d'infanterie dans la région de Montdidier, il est pris à partie par trois chasseurs ennemis et est grièvement blessé d'une balle à la cuisse ; il s'effondre dans la carlingue. Son pilote le sergent Martory, toujours poursuivi par les chasseurs, fait front à plusieurs reprises avec sa mitrailleuse avant, puis à bout de munitions et au ras du sol, il se prépare la mort dans l'âme à atterrir dans les lignes ennemies quand, en tournant le tête, il s'aperçoit que les avions ennemis ont disparu ; il remet les gaz, le moteur reprend comme par miracle. Il atterrit dans les lignes françaises au plus près pour secourir Cazeaux qui perd des flots de sang. Il lui fait une ligature à la cuisse avec le boudin de la mitrailleuse, mais en vain : Cazeaux à bout de forces s'éteint tout doucement. C'est par un coup de téléphone que nous apprenons la mauvaise nouvelle ; nous sommes atterrés. Cazeaux était le meilleur observateur de la 32, le plus modeste, le plus sympathique et le meilleur des camarades.

Vers le 10 septembre, nous changeons de terrain et nous nous établissons au terrain jusqu'ici simplement auxiliaire d'Ételfay : à Noiremont nous étions à plus de 60 km des lignes et nous perdions temps et essence à l'aller comme au retour. Mais ce n'est pas très drôle, la zone reconquise : Ételfay est aux trois quarts détruit, il y a des tranchées et des abris un peu partout, même à l'intérieur des maisons. Nous nous établissons dans une grande maison à peu près solide proche de l'église où il reste quelques bancs et quelques vagues meubles ; popote au rez-de chaussée, dortoir au 1er étage avec nos lits Picot, le tout assez misérable.

En même temps que nous, arrivent quelques habitants qui, sans perdre une minute et avec une ténacité admirable, se mettent à nettoyer, à balayer, à réparer. En quelques heures, leurs habitations commencent déjà à prendre tournure et il est vraiment curieux de constater combien il en faut pour ressusciter un village mort et lui donner un semblant de vie. Les allemands ont abandonné tout un matériel hétéroclite dans leur retraite ; tout est utilisé et les maisons sont réparées avec des tôles, du carton bituminé et de la toile huilée.

Malheureusement tout cela n'est guère solide et ne résiste guère à un orage véritablement épouvantable qui s'abat sur nous : averses diluviennes, torrents d'eau déversés comme à seaux, le ciel est illuminé sans arrêts à tel point qu'on ne voit qu'un seul éclair perpétuel, la foudre tombe, des incendies éclatent aux environs. Dans ces maisons sans toit, sans fenêtres ni portes, presque sans murs, les réparations de fortune sont arrachées, balayées par la bourrasque, c'est une inondation et tout est à refaire.

Bien entendu c'est par notre artillerie que ce pauvre village a été saccagé, ainsi que ses voisins. Il est vrai que c'était un véritable nid de batteries ennemies ; partout dans les cours, dans les jardins, ce ne sont que caissons abandonnés, dépôts de munitions, de matériels de toutes sortes. Il y a même des canons, d'énormes obusiers de 150 et de 210 d'un aspect impressionnant.

Par chance, le corps d'armée est relevé, le secteur aéronautique n'a plus de missions à exécuter, nous sommes dans un semi-repos en attendant de partir nous-mêmes. Quand l'ordre de départ arrive, je suis envoyé en permission de 48 heures en même temps que plusieurs autres, avec mission de rejoindre au terrain de repos.

Cette fois c'est à Vendôme que je vais, j'y descends chez les Leroyarmier. Tout le monde est plein d'amabilité pour moi, y compris madame Garet avec Philippe et François que j'y trouve bien inopinément. Je suis enchanté de cette réunion de famille et d'amis, enchanté aussi de revoir mon vieux Vendôme où j'ai tant de souvenirs. Je repars à Paris avec les Garet et grâce à cela je peux dîner sous leur toit, car le train est en retard et à cette heure avancée, il n'est pas question de trouver un restaurant ouvert.

C'est à Sommereux que je retrouve l'escadrille, un trou infâme : une douzaine de maisons autour d'une pauvre église. La question logement est pénible ; j'ai heureusement un lit délicieux dans une chambre de poupée à peine plus grande que lui, un de ces lits de campagne, vaste moelleux, profond où je dors comme un bienheureux. C'est d'ailleurs la seule occupation possible dans ce bled où nous avons traîné notre ennui pendant huit jours mortels, avec une popote affreusement crasseuse dans une maison abandonnée depuis des années ! Pour me distraire, si tant est que ce soit une distraction, je suis allé exprimer à Sourdillon toute mon amertume pour ma palme ratée ; et il en a été tout étonné, cet

animal ! Il est décidément indécrottable et incorrigible. Ce n'est pas une opinion personnelle, tous ici sont du même avis et c'est Bizouard, l'adjoint photographe du secteur, qui m'a encouragé à aller épancher ma bile dans le sein de Sourdillon, ne serait-ce que pour ouvrir les yeux de ce pauvre psychologue.

Les fantassins sont sûrement enchantés d'être au repos ; pour l'aviation c'est tout le contraire, puisqu'elle y jouit de moins de confort, d'agrément et de distractions que lorsqu'elle est engagée. Aussi apprenons-nous avec un véritable soulagement que le corps d'armée part vers la région d'Épinal. Cette fois c'est moi qui suis chargé d'aller préparer le cantonnement et je pars en avant en voiture légère avec l'aspirant V... et un sous-officier. Et après avoir passé des mois et des mois dans des secteurs agités, dans des villages aux trois quarts évacués, dans les bois sous la tente, c'est pour nous un étonnement sans mélange de tomber à Épinal sur une ville tout à fait normale malgré sa proximité des lignes : tout y est calme, on ne remarque même pas trop de militaires dans les rues. Par contre nous faisons une grosse impression guerrière avec nos phares d'auto peints en bleu ; ici tout est éclairé à giorno, les autos, les boutiques, les maisons, on se croirait plus facilement en manœuvre qu'en guerre. Il est vrai que, depuis fort longtemps, le secteur des Vosges est rigoureusement calme, occupé de part et d'autre par des effectifs squelettiques et des troupes de deuxième ordre, quelque-chose comme une garnison de temps de paix dans un bourg perdu.

La première nuit, nous couchons dans une auberge et le lendemain, nous allons au terrain de Dagnéville : c'est une base d'avant guerre, avec de fort confortables hangars métalliques au sol cimenté, aux murs soigneusement crépis, avec des bâtiments pour les magasins, pour l'essence, pour les bureaux, une vraie caserne modern'-style ; nous sommes médusés par ce luxe inconnu de nous.

30 septembre 1918. Mais nous déchantons vite ! En effet, je me présente au commandant de secteur qui, par un hasard vraiment curieux se trouve être le commandant de Moustiers, chef d'escadrille de la 32 en 1916. Mais il paraît que ce vieux et pieux souvenir ne l'a pas spécialement ému, car le cantonnement qu'il nous a fait préparer est vraiment ridicule et presque humoristique : il nous montre avec orgueil trois baraques Adrian fraîchement construites, mais dénuées de tout aménagement intérieur, « nues comme le discours d'un académicien » comme disait de Musset ; il n'y a même pas de plancher et il faut sauter de solive en solive. Ce n'est pas un cantonnement, c'est un camp de prisonniers ! Je remercie de Moustiers avec une effusion dont il ne veut pas voir l'ironie. Heureusement, les escadrilles sont plus miséricordieuses que le chef de secteur et en particulier l'escadrille numéro 1 où je retrouve un camarade de promotion et un ancien camarade de mathématiques spéciales à Louis le Grand. Là on nous accueille à bras ouverts, on nous invite à la popote, on nous y abreuve plus que copieusement et, chose infiniment agréable, on nous héberge dans des chambres de permissionnaires.

Mais quand le convoi roulant arrive, c'est un cantonnement minable qui est réservé à tout le personnel et c'est encore bien pire quand reviennent de permission les observateurs qui ont profité du déménagement pour aller faire un tour à Paris. C'est moi qui commande l'escadrille en l'absence de Sourdillon et il faut que je me débrouille. Comme le corps d'armée n'a pas encore pris le secteur, que nos avions ne sont pas là et que la 1 continue à assurer les missions, j'envoie le plus de monde possible en permission de 48 heures et je case les autres comme je peux. Heureusement les 2 autres escadrilles du secteur ne sont pas basées au terrain de Dagnéville, mais s'établissent sur d'autres terrains du côté de St-Dié.

Et quand les avions arrivent, heureusement encore, la 1 reçoit l'ordre de départ et tout le terrain est à nous ainsi que tout le cantonnement qui est des plus confortables : il y a une popote très bien installée avec salle à manger, salle de lecture, office et cuisine. Et comme logement pour les officiers, une maison civile réquisitionnée avec des chambres, des vraies chambres avec de vrais murs, de vraies fenêtres et de vrais meubles... à la vérité peu nombreux. J'ai une chambre avec un lit ayant sommier et matelas, chaises et tables, etc., que je partage avec l'aspirant qui y installe son lit Picot. Nous déployons tout notre matériel et ça devient extrêmement habitable ; ce luxe de logement nous paraît délicieux, à nous qui étions depuis si longtemps habitués aux cantonnements précaires. Cela devient d'autant plus appréciable que les nuits commencent à être fraîches et que l'hiver est dur en

cette région. Les hommes et les sous-officiers sont eux aussi très gâtés et, chose admirable, personne ne se plaint, ce qui est rare.

Les événements contribuent à la bonne humeur; le matin on se précipite sur les journaux, tout le monde commente les succès qui se développent d'une façon splendide et l'on fait les pronostics les plus enchanteurs. Mais du côté de Gilbert, ça doit barder singulièrement et j'attends le courrier quotidien avec impatience. J'espère que nos permissions vont coïncider, car je dois partir incessamment et lui aussi.

Nous profitons des beaux jours pour aller en auto faire des liaisons aux états majors et aux unités ; je pars soit avec Sourdillon, soit avec de Lubersac et c'est une merveille que de se promener ainsi dans ce pays merveilleux. Il y a des routes en lacets au milieu des sous-bois de sapins et de temps en temps des éclaircies avec des échappées de panorama d'un relief étonnant. À un état-major de brigade, je rencontre Édouard du Créhu, lieutenant de cavalerie, un de mes camarades de Guingamp, le fils d'un capitaine du 48ème extrêmement sympathique (qui avait pris sa retraite à son manoir du Créhu près de St Brioux) ; nous sommes stupéfaits de nous rencontrer, mais il y a si longtemps que nous ne nous sommes vus que c'est à peine si nous savons quoi nous dire.

Noter secteur est extrêmement vaste, de Luosc à l'est de St-Dié jusqu'à Orbey au N.E. de Gérardmer ; il est parfaitement calme, les tranchées sont somptueuses, les abris luxueux. Depuis 4 ans qu'il ne s'y est rien passé, on a eu le temps d'aménager et d'installer. Vraiment les gens mènent là une existence de coqs en pâte, vis à vis des secteurs que nous avons connus de puis le début de l'année. Parmi les troupes d'occupation, il y a beaucoup de territoriaux et également une division polonaise. Les territoriaux ne s'en font pas, quant aux polonais, ils sont extrêmement agités en parole et ne parlent que de plaies et de bosses. Chaque fois que nous les voyons, ils demandent des tas de photos, car ils ont toujours un coup de main en préparation, à exécuter incessamment, le lendemain sans doute, le surlendemain au plus tard ... et le surlendemain ne vient jamais et le coup de main n'est jamais exécuté.

Pour qu'on ait envoyé notre corps d'armée dans cette région délicieuse, il faut, ou bien qu'il ait grand besoin de repos après toutes les attaques de mai à septembre, ou bien qu'on envisage un nouveau coup par ici. En ce qui concerne l'aviation, nous avons ordre de ne pas faire trop de démonstration et de ne pas nous exhiber outre mesure ; c'est sans doute pour ne pas révéler aux allemands la présence de nouvelles unités.

3 octobre 1918 – Nous exécutons cependant quelques missions photos en patrouille ; j'accompagne l'une d'elle pour faire une reconnaissance à vue en même temps. Nous pénétrons à 25 km à l'intérieur du secteur adverse, ce qui jusqu'ici nous paraissait assez inaccoutumé, mais nous nous faisons sérieusement sonner. Comme dans tous les secteurs défensifs, l'organisation anti-aérienne est très poussée ; ici, nous sommes pris à partie par des batteries contre-avions qui tirent vraiment d'une façon tout à fait remarquable et nous recevons pas mal d'éclats dans les toiles. Il y a aussi des canons de petit calibre et des mitrailleuses qui nous envoient des nappes de balles et d'obus traçants ; il est infiniment désagréable de voir ainsi monter doucement vers soi ces points lumineux qui nous donnent toujours l'impression de devoir sûrement nous atteindre. C'est dommage qu'on ait à s'occuper de cela et de tas d'autres choses pendant les missions, car même à 4300 m d'altitude comme c'est le cas aujourd'hui, le paysage des Vosges est attirant ; il nous change singulièrement de la croûte terrestre grise, terne et plate à laquelle nous avons été habitués. Ici, même de haut, on saisit le relief par des oppositions de teinte violentes que font les ombres des montagnes dans les vallées et les ravins. Au départ, nous avons longuement aperçu les Alpes et spécialement le massif du Mont Blanc : un bloc d'un bleu de rêve, à la fois éclatant et limpide. Quelques jours après, une autre patrouille est, elle aussi, vigoureusement prise à partie et le lieutenant Chapuis revient très légèrement blessé d'un éclat au tibia, mais avec son avion criblé de petits éclats.

Sur ce je pars en permission ; j'y étais déjà allé il y a deux mois et je récidive avec plaisir, car Vannes est de plus en plus agréable ; il y a une foule d'américains non seulement en ville, mais aux environs, au camp de Nerron et à celui de Coëtquidan. Et les petites jeunes filles s'arrachent les officiers qui leur procurent cigarettes, bonbons et sucreries de toutes sortes. Mais surtout ce sont des

hommes et des hommes jeunes et qui dansent ; alors sous couleur de bien les accueillir, de leur faire aimer la France et de les distraire, elles se mettent à organiser de petites sauteries, des excursions, des goûters. Et nous les permissionnaires, nous profitons de toutes ces distractions ... philanthropiques et patriotiques. Chez les Riant en particulier, on s'en donne à cœur joie ; grâce aux victuailles, au sucre et au chocolat procurés par les américains, on y fait des goûters pantagruéliques. Entre les Riant, Septans de Mougou, Le Calvé, de Lagatinerie, c'est une magnifique émulation qui tournent même de temps en temps à une vraie concurrence et à des discussions, fâcheries et mots aigre-doux ; aux environs les de Danne et les de Camas se sont mises de la partie et toutes ces jeunes filles font les yeux doux à nos alliés d'outre-atlantique ; nous n'en sommes pas jaloux et, au contraire, nous profitons de ces occasions de gaieté et de distractions. Cette fois, de plus, Gilbert est en permission en même temps que moi et sa présence double mon plaisir.

À mon retour à Épinal, une fort agréable surprise m'attend : Ensten qui était près d'être lâché lorsque le G3 a été réformé, s'est débrouillé pour se procurer un nouvel avion école et a réussi à obtenir un AR double commande ! Comme après lui je suis le plus ancien observateur du secteur aéro, je suis l'un des heureux admis à s'en servir : c'est de Bernis qui me sert de moniteur, (en effet de Font-Réault a quitté la 32 en mon absence et a rejoint un groupe de bombardement où il sera officier de renseignements ou même commandant d'escadrille). Et je me lance dans le pilotage avec entrain ; le soir, quand l'atmosphère est calme et que la piste est dégagée, je fais avec de Bernis une série de vols, d'atterrissages et d'évolutions d'ailleurs fort sages. Mon moniteur se déclare fort satisfait de mes progrès, je passe de la place de l'élève, à l'arrière, à celle du pilote, à l'avant, et ma fierté ne connaît plus de bornes.

C'est ma grande préoccupation, ma seule pensée. Et cependant, il y a d'autres distractions : le terrain borde la Moselle et tous les jours, on pêche de belles fritures de petits poissons ; à 4 ou 5, on en attrape plusieurs centaines en quelques heures. Ça fait un plat délicieux, mais il y a la corvée d'épluchage, assez sale mais assez pittoresque : nous nous installons à la popote autour d'un baquet et d'un coup de pouce, on ouvre et on vide les bestioles.

Le soir, à la nuit tombée, c'est Épinal qui nous appelle. Au début, nous nous empilions dans une camionnette et nous restions là-bas dans les cafés jusqu'au dîner à jouer au bridge et à plaisanter. Mais bientôt, l'essence ayant été rationnée très strictement (tous les mois, chaque unité touchait son allocation sous forme de bons parcimonieusement répartis), il fallut se résigner à faire la promenade à pied, mais on le faisait allègrement. Les cafés étaient de plus en plus achalandés et il y avait foule. En effet, petit à petit, des quantités de troupes arrivaient dans la région. C'est ainsi que j'ai retrouvé un beau soir mon vieux camarade Josenhans, capitaine d'artillerie commandant une batterie lourde, qui avait été avec moi en spéciales à Louis-le-Grand et qui avait été reçu à l'X en même temps que je l'étais à Centrale. En somme, il y avait autour de nous une formidable concentration de toutes armes et c'est pour cela qu'on nous recommandait une grande discrétion dans nos vols pour ne pas éveiller l'attention de l'ennemi. Une grande offensive était en préparation sur la Lorraine et des tuyaux sensationnels courraient sur notre prochaine entrée en Allemagne ; mais on ne parlait pas encore d'une fin immédiate des hostilités. On en parlait même si peu que, à la coopérative militaire de Gérardmer, j'avais acheté du drap noir dont je m'étais fait faire une tenue chez un petit tailleur à Épinal.

Pendant bientôt l'état d'esprit change et les bruits d'armistice commencent à circuler. Au cours des liaisons avec l'artillerie, je constate avec stupéfaction que les commandants de batterie sont de moins en moins enclins à faire faire des réglages par l'aviation ; ils trouvent que cela n'en vaut pas la peine ! Et à l'état-major de l'artillerie du corps d'armée, Dagallier me fait entendre le même son de cloche.

5 novembre 1918 – Et la contagion s'étend à l'escadrille : lors de nos derniers vols sur les lignes les 2 et 5 novembre, nos mécaniciens ne voulaient pas nous laisser partir, de Bernis et moi, prétextant jusqu'au dernier moment que l'avion n'était pas en ordre de marche, que le moteur ne tournait pas rond et finissant par nous déclarer ouvertement qu'il était ridicule de risquer ainsi gratuitement de se faire casser la figure à si peu de jours de la fin de la guerre. Mais il n'était pas question pour moi de montrer le mauvais exemple, car depuis le début du mois, je commandais l'escadrille en l'absence de

Sourdillon qui était malade. Cette prise de commandement avait même fort excité la jalousie de Desquibes qui, à titre de pilote et plus ancien que moi dans l'aviation, se jugeait plus qualifié que moi, quoique moins ancien de grade. Le 2 novembre, mauvaise humeur ou désir de ne pas s'aventurer sur les lignes, il me refuse froidement d'exécuter une mission photo. Je ne veux pas sévir contre un vieux camarade, mais je suis un peu scandalisé de découvrir de tels sentiments, l'un et l'autre également haïssables, et une indiscipline aussi flagrante. Il ne me reste plus qu'à prendre sa place et à exécuter moi-même sa mission, ce qui naturellement, le rend encore plus furieux, en lui donnant sans doute honte de lui-même. Et cependant il s'entête et j'en suis particulièrement peiné, car Desquibes est prêtre : c'est un curé des Landes et, à ce titre au moins, sa conduite aurait dû être toute différente. Comme pour lui donner raison de se défilier, nous nous faisons particulièrement sonner par les batteries allemandes contre avion et c'est avec des difficultés inaccoutumées que nous remplissons la mission en rapportant heureusement des clichés parfaitement réussis ... et parfaitement inutiles.

En effet, le 9 novembre, les pourparlers d'armistice sont officiels et l'on sait que 72 heures ont été accordées aux allemands pour accepter nos propositions.

Le 11 novembre, explosion de joie, c'est la paix ! ou du moins la suspension d'armes ; nous recevons l'interdiction de voler sur les lignes à partir de 11 h du matin ... pourquoi ? On ne sait pas et on ne comprend vraiment pas puisque nous sommes les vainqueurs. Les cloches sonnent à toute volée, les monuments et les maisons se couvrent de drapeaux, les rues prennent un air joyeux et affairé ; avec le capitaine Chambe, nous tentons d'assister au Te Deum à la cathédrale d'Épinal, mais en vain, il y a une telle foule archi-comprimée à l'intérieur que nous ne pouvons même pas franchir la porte. Nous entendons à peine quelques bribes de cantiques qui nous parviennent par bouffées. Le soir, ce sont des farandoles éperdues dans les cafés et dans les rues et nous attendons avec impatience l'ordre d'entrer en Alsace.

En attendant, nous apprenons que la 32 est citée à l'ordre de l'Armée ; une fois de plus, nous sommes récompensés en la personne de Sourdillon qui, nominalelement cité dans le texte, acquiert de ce fait le droit de porter la palme. Nous l'avons mérité comme lui et pourtant, nous avons été parcimonieusement récompensés ; il est sans doute plus actif et plus débrouillard pour lui-même que pour ses subordonnés.

De Bernis est nommé adjudant, puis 8 jours après, sous-lieutenant ; c'est une joie pour moi car, je l'ai déjà dit, il a toujours été pour moi un camarade charmant et un pilote épatant. Mais ma joie tombe à plat lorsque j'apprends que sa nomination entraîne son changement d'escadrille car, à la 32 l'effectif des officiers pilotes est au complet. Je me console en pensant que la nouvelle est encore seulement officieuse et que nous resterons encore quelque temps en attendant qu'elle paraisse à l'Officiel. C'est par lui que j'apprends les intrigues menées par Jehlen pour me nuire, non seulement dans l'esprit des chefs, de Sourdillon en particulier, et des officiers, mais même vis à vis des sous-officiers pilotes et des hommes. Ce salaud avait d'ailleurs réussi à me faire supprimer tout avancement, toute proposition et toute citation, mais, on s'en souvient, j'ai eu le dernier mot et, quatre mois auparavant, je l'ai fait vider de l'escadrille comme un malpropre qu'il était. Depuis lors, toute sa bassesse s'est petit à petit découverte, y compris les tripotages à la popote et au bar et des indécrottes en tout genre. Les gens qui l'avaient écouté complaisamment ont fait amende honorable, mais pendant des mois, le mal avait été fait. Heureusement j'avais de bons amis et de solides défenseurs comme de Bernis qui, quoique simple maréchal des logis à l'époque, avait à mon sujet, engueulé Jehlen avec une rigoureuse âpreté et en public.

20 novembre 1918 – Nous avons reçu ordre de départ pour Mulhouse depuis quelques jours, malheureusement le temps est complètement bouché et il n'est pas question de franchir les Vosges dans ces conditions. Je piétine sur place, car je commande toujours l'escadrille en l'absence de Sourdillon parti en permission. Et le 20, n'y tenant plus, je profite d'une éclaircie pour donner l'ordre de décollage. Depuis la veille, nous avons pavoisé nos avions : des drapeaux tricolores achetés à grand peine et à grand prix à Épinal avaient été coupés en deux dans leur longueur de façon à former des flammes qui avaient été accrochées aux mats des Salomon, une à droite et une à gauche ; en l'air, le vent les tenait horizontales et l'effet était magnifique, du moins nous paraissait-il tel, ce qui était le

principal. De Bernis a gardé l'une de ces flammes et moi l'autre et je conserve pieusement ce souvenir de jours glorieux. Il m'est d'autant plus précieux, maintenant que les jours funestes de 1940 ont passé sur cette gloire.

Donc nous partons pleins d'enthousiasme ; comme chef d'escadrille, je prends la tête de la patrouille dans l'avion de de Bernis et derrière moi tous les avions de l'escadrille s'échelonnent en un splendide vol de canards. Le roi n'est pas mon cousin ! Oui mais sur les Vosges, barrière de nuages ! Catastrophe ! La prudence la plus élémentaire me commandait de faire demi-tour, car j'ai la responsabilité de tous ceux qui me suivent aveuglément. Court débat de conscience et je décide de continuer notre route en montant au dessus des nuages et en naviguant à la boussole. Dernier point de repaire : Gerardmer, puis c'est la mer de nuages, argentée, floconneuse, chatoyante et féérique, mais dangereuse : jusqu'où va-t-elle ? Elle va fort loin et d'après le chronomètre nous devons survoler depuis quelques temps déjà la plaine d'Alsace. Je commence à me demander si ma décision n'a pas été terriblement hasardeuse, quand juste au dessus de Colmar, un immense trou se décèle dans la couche nuageuse ; nous atterrissons impeccablement sur le terrain abandonné par les allemands. Ici une déception : nous comptons, suivant les conditions de l'armistice, le trouver en parfait état. Or, avant de partir, l'escadrille allemande a tout incendié et il ne reste de l'organisation de la base que deux hangars métalliques impossibles à détruire.

Autre déception, il y a déjà un avion français sur la piste. Et nous qui pensions arriver les premiers ! Je n'aurai donc été que le deuxième avion français atterrissant à Colmar. J'ai la consolation de trouver là nos mécaniciens qui, eux, ont fait la route en camionnette ; ils rentrent les avions et je bondis chez le bourgmestre pour demander des billets de logement. La ville est en liesse, toutes les maisons sont archi-pavoisées ; il paraît que quelques temps déjà avant l'armistice, les habitants, présentant la marche des événements, avaient passé leurs nuits à teindre des draps et des étoffes blanches pour fabriquer des drapeaux. Dans les rues, c'est une foule pressée et joyeuse, de nombreuses alsaciennes en costume et de nombreux militaires qui, par voie de terre, sont arrivés bien avant nous. Mais il n'y a pas seulement des français, mais des soldats de toutes nationalités, des prisonniers libérés par l'armistice, surtout des roumains. Le plus touchant ce sont des fantassins français, prisonniers du début de la guerre, avec pantalons et képis rouges, à qui tout le monde fait fête ; ils l'ont bien mérité par leur interminable et douloureuse captivité et leurs yeux brillent de plaisir dans leurs visages palis et creusés. Enfin il y a aussi d'innombrables alsaciens, encore sous l'uniforme allemand ; ils ont abandonné leurs unités pour regagner leur pays et arborent fièrement des cocardes tricolores à leurs calots et sur leurs vestes.

Les magasins sont très bien garnis, mais tout y est très cher, car on a fixé le taux de change à 1,25 Fr pour 1 mark, ce qui ne correspond nullement à la correspondance réelle actuelle des deux monnaies. Nous remarquons particulièrement un étalage de chaussures avec semelles de bois et empeigne en papier et corde tressés ; il paraît que pour les acheter, il faut de plus rendre la vieille paire. Chez les marchands d'étoffe, on voit de nombreux ersatz d'un aspect assez curieux. Aussi tout le monde tâte-t-il avec respect et admiration nos uniformes et nos manteaux en laine, et l'on se penche sur nos chaussures en cuir comme sur des objets de vitrine.

Nous sommes admirablement logés dans une sorte de pension de famille occupée précédemment par des officiers allemands : chambrettes confortables, gaies et claires où nous nous trouvons délicieusement bien. Et, le matin, notre logeuse nous sert des petits déjeuners exquis ; elle nous a même confectionné des tartes onctueuses avec ses dernières réserves de farine et de confiture précieusement conservées jusqu'à ce jour. Nous sommes réellement très touchés et savons d'autant moins comment la remercier qu'elle ne consent à accepter aucun dédommagement pour son hospitalité si généreuse.

21 novembre 1918 – Le lendemain nous comptons aller atterrir au terrain de Strasbourg pour assister là-bas à l'entrée solennelle des troupes françaises devant Gouraud. Mais nouvelle déception et celle-là très cuisante, les mécaniciens nous annoncent tristement que les moteurs tournent très mal : ils ont passé une nuit froide et humide dans des hangars sans portes, les bougies ne donnent pas, les magnétos sont gonflées et les toiles des ailes sont flasques. J'interroge de Bernis. Il est prêt à

m'emmener, mais il ne me cache pas que c'est assez risqué. Je me décide, la mort dans l'âme, à donner le contre-ordre. Nous nous étions fait une telle fête d'assister à cet événement historique et formidable ! Mais je ne veux pas renouveler mon extravagance de la veille. Nous en serons quittes pour acheter des photos du défilé à la section photo de l'Armée.

Nous prenons nos repas dans un hôtel épatant « zum schwartzen Lamm » sur la place, où nous mangeons princièrement ; le cuisinier, comme notre logeuse, a sorti tous ses trésors de ses cachettes pour nous faire honneur. Impression étrange : à la table voisine de la nôtre, un officier allemand en tenue, peut-être un alsacien, en tous cas assez raide. Nous nous saluons, très corrects mais froids.

Autre scène curieuse : une haute échelle est dressée le long de la façade de l'Hôtel des Postes et, juché tout en haut, un plâtrier est occupé à badigeonner l'écusson allemand. La même scène se renouvelle pour tous les monuments publics, pour tous les écussons et Dieu sait s'il y en a !

Après le dîner, c'est un autre genre de manifestations : des magasins allemands sont fracturés, pillés et incendiés, la troupe doit intervenir ; ce sont de soi-disant repréailles contre les allemands, mais en réalité, il s'agit fort probablement de simples actes de banditisme exécutés par des éléments troubles de la population. Déjà, paraît-il, avant notre arrivée, au moment de la décomposition de l'armée allemande, il s'était produit une véritable insurrection bolchéviste : formation de comités révolutionnaires d'ouvriers et de soldats, qui arrêtaient les officiers dans la rue et leur enlevaient les insignes de leur grade. Ils s'étaient également rendus à la commandantur et y avait dégradé et molesté le commandant de la place, un vieux général en retraite de 78 ans qui avait été extrêmement dur pour les habitants. Naturellement, il y avait eu aussi de nombreux pillages, notamment dans les locaux militaires et dans les magasins d'administration.

22 novembre 1918 – Le lendemain, de notre hôtel, nous étions aux premières loges pour assister à l'entrée solennelle des troupes françaises à Colmar : d'abord c'est un cortège de notables qui part au devant des troupes massées dans les faubourgs. Musique en tête, avec la bannière de la ville et des drapeaux tricolores, il est suivi de plus de 2 000 jeunes alsaciennes en costume qui rient, chantent et courent en se tenant par le bras. Puis le même cortège ramène les troupes : d'abord c'est Castelnau, follement acclamé, qui paraît très ému de cet enthousiasme, puis les régiments défilent dans un ordre et une tenue impeccables, couverts de fleurs et de rubans. C'est du délire, surtout au passage des drapeaux et des étendards.

Après le dîner, bal dans la salle des catherinettes, illuminations a giorno, un tas de gens extrêmement chics, les jeunes filles en costume alsacien véritablement somptueux, buffet extraordinairement abondant et succulent, avec des vins du Rhin délicieux. Tous les bourgeois ont vidé les cachettes et casiers secrets de leurs caves de vieilles bouteilles poussiéreuses et vénérables, aux étiquettes à demi effacées par les ans. Nous dansons comme des perdus, puis c'est une farandole d'officiers et d'alsaciennes, conduite par le général Hirschauer, au cours de laquelle chaque couple vient tour à tour s'incliner devant le général de Castelnau. Est-ce la joie, le bruit ou ces sacrés petits vins du Rhin, mais nous étions un peu émus en sortant de là.

À notre grand regret, nous apprenons que nous ne sommes pas destinés à rester à Colmar. ; c'est Niedernai, au pied de la montagne de Ste Odile, qui nous est assignée comme cantonnement. Et comme tout le reste de l'escadrille est resté à Épinal et que Sourdillon est toujours en permission (il se marie), je repars la chercher ; je fais la route avec Ensten en auto par le col de la Schlucht, dans un pays splendide. Je ne sais si notre conducteur avait trop bien fêté son entrée en Alsace, mais il nous a menés à un train d'enfer, avec des embardées terribles, manquant de nous faire entrer dans un train à un passage à niveau et, se trompant de route après la Schlucht, il nous fait descendre sur Gérardmer à 60 km/h par un étroit sentier de forêt qui surplombait un ravin. C'est avec un ouf de satisfaction que, les reins brisés et la tête en feu, nous sommes débarqués à Dagnyville.

2 décembre 1918 – Et quelques jours après, en deux étapes, je ramène le convoi roulant à Niedernai où la population nous fait un accueil délirant : drapeaux, lanternes, habitants en liesse, c'est vraiment très émouvant ; nous sommes en effet les premières troupes françaises entrant dans ce village qui nous avait été réservé dès l'origine à cause de son terrain d'aviation. Ils nous attendaient avec une folle impatience. Déjà sur le parcours, nous avons été admirablement accueillis ; je me

souviens, pendant une halte, m'être arrêté dans un café pour y avaler quelque chose de chaud et y avoir entendu pendant dix minutes la Marseillaise incessamment répétée. C'était l'hôtesse qui, les yeux ravis, près de son phonographe, remontait sans arrêt la manivelle pour jouer toujours le même disque ; elle avait été l'acheter à Nancy quinze ans avant, l'avait ramené précieusement et, le soir, en grand secret et portes closes, en donnait l'audition à de vieux amis patriotes éprouvés.

Ici à Niedernai, c'est le même état d'esprit, mais avec une exubérance folle : les gens y sont restés très français de cœur, presque tous, surtout les femmes, parlent admirablement français. Les hommes, en grande majorité étaient soldats allemands il y a quinze jours à peine et leur attachement à la mère patrie les avaient empêchés d'acquérir aucun galon ; quelques uns, extrêmement rares, étaient devenus officiers, mais ceux-là, on en parlait en baissant la voix. Ils ne sont pas encore revenus, mais gagnés par l'ambiance, ils ont, dit-on, changé de mentalité.

Le cantonnement des officiers est au château appartenant à la famille de Reinach-Woerth, une construction de belle allure, délicieusement meublée. J'ai une chambre en plus pur style Louis XV qui m'enchant. Au rez-de-chaussée, un immense salon nous sert de salle de lecture et de réception à proximité de la salle-à-manger popote. Le maire, M. Mulher, nous en fait les honneurs, puis nous emmène chez lui boire une pruneau délicieuse et qui nous réchauffe, si tant est que nous ayons besoin d'être réchauffés. Nous avons absolument l'impression d'être en manœuvre et d'être accueillis par le maire d'un village de vieille France.

Mais tout cela n'est rien à côté de ce qui se passe le lendemain : on nous a priés de nous retirer tous, officiers et hommes sur le terrain d'aviation, à partir de 2 heures de l'après-midi, personne d'entre nous ne devant rester au village passé cette heure. Flairant une surprise, nous restons quelque temps à fumer des cigarettes et bientôt arrive une troupe d'habitants à cheval, portant en sautoir de larges écharpes tricolores, puis musique en tête, la municipalité très grave et très touchante en redingote et haut de forme, une cinquantaine de jeunes filles en costume, le curé, abbé Zimmer, très digne et très « vieux clergé provincial », enfin une foule compacte en habits de fête. Déjà le chef de la cavalerie rustique nous avait fait un petit discours, maintenant c'est au tour du maire : sa voix rude est, de temps à autre, cassée par l'émotion, nous écoutons, très émus nous même, dans un silence impressionnant. Puis c'est un tonnerre d'applaudissements, de cris et les jeunes filles nous remettent leurs bouquets, de splendides bouquets qui ont dû être très difficiles à composer en ce début de décembre. Le capitaine Chambe remplace de Lubersac qui est en permission et moi je remplace Sourdillon toujours en voyage de noces.

Alors le cortège se reforme avec musique et municipalité en tête, nous faisons notre entrée officielle dans Nievernai. En moins d'une heure, pendant notre retraite au terrain, ces braves gens ont dressé des arcs de triomphe, des poteaux enrubannés, déroulé des draperies et des oriflammes. Nous passons sous les inscriptions « vivent les aviateurs, vive l'Alsace, vive la France ». Première halte à l'église où l'abbé Zimmer nous reçoit et nous fait un discours à la fois patriotique et religieux et entonne le Te Deum. Enfin nous nous arrêtons à la mairie où, de nouveau, le maire nous fait un très long discours ; Chambe lui répond d'une façon extrêmement délicate et affectueuse, ce qui soulève des applaudissements réellement mérités. Marseillaise, les cloches sonnent, vin d'honneur, délicieux gâteaux alsaciens, chœurs de jeunes filles, chants patriotiques, vieilles chansons alsaciennes (Ils n'auront pas l'Alsace et la Lorraine, C'est un oiseau qui vient de France, ...), enfin photographies. Tout cela est d'une simplicité rustique, dont on ressent la profonde et ardente sincérité.

Après le dîner, c'est nous qui rendons la politesse par un réception improvisée au château ; malheureusement, nous n'avons que du gros vin rouge du ravitaillement à offrir et tous ces vigneron, fins gourmets et fins gosiers, font un peu la grimace en buvant notre roussillon râpeux, fâcheuse antithèse de leur vin blanc piquant et délicat. On danse d'abord au son du phono, puis la fanfare municipale vient heureusement à la rescousse . Les jeunes filles tournent éperdument sous les regards attendris du corps municipal, un peu ému de cette réception au château de Reinach. Et l'on se sépare sur la promesse d'organiser prochainement un nouveau bal à tout casser, avec illuminations a giorno, vins fins, champagne à flots et friandises à pleines assiettes. Mais cette réception n'aura pas lieu : Desquiles nous avertit qu'on ne danse pas pendant l'Avent, ensuite il y a de nombreuses permissions,

et puis Sourdillon n'est pas très partisan de folâtreries, il est plutôt gelant que cordial, enfin un hiver glacial rend le salon peu accueillant. Malgré toutes ces bonnes raisons, j'ai, maintenant encore, un peu honte de ce reniement de notre promesse, alors que tous ces gens et surtout les jeunes filles s'en promettaient une telle joie.

7 décembre 1918 – Mais nous avons hâte de voir Strasbourg et nous y faisons une première promenade : visite de la cathédrale du haut du toit de laquelle un magnifique panorama s'étend sur la vieille cité, longue station devant la fameuse horloge en attendant l'heure où la sonnerie met en mouvement toute la série des personnages. Nous admirons les vieilles demeures moyenâgeuses si bien conservées et nous faisons une longue, très longue visite chez le célèbre pâtissier de la place Kléber. Dans une rue, un vieil alsacien tout cassé m'arrête, il a reconnu ma double bande rouge d'artilleur et le n° de mon régiment, le 10e, que je porte toujours ; lui aussi a servi dans l'artillerie avant 1870 et il me serre la main avec effusion en se rappelant de vieux, très vieux et très chers souvenirs.

9 décembre 1918 – Mais ce n'est là qu'un petit avant-goût de la capitale de l'Alsace ; nous y revenons le 9 décembre pour assister à l'entrée de Poincaré et de Clémenceau et compenser ainsi notre désillusion du 21 novembre, lorsque nous n'avons pas pu assister à l'entrée des troupes. Nous partons à trois de la 32, emmenés par l'adjoint ballonnier du secteur aéro, un sous-lieutenant couvert de décorations, plein de gaieté et d'entrain qui a une auto ford à sa disposition. Il connaît des strasbourgeois et grâce à lui nous passons deux journées magnifiques ; nous établissons notre quartier général dans une charmante auberge. Mais nous sommes invités à déjeuner par de vieux strasbourgeois qui nous font faire dans un petit restaurant du centre un repas pantagruélique qui dure de 1 h à 4 h de l'après-midi, avec une admirable et gigantesque choucroute, assaisonnée de vins d'Alsace qui s'y marient fort agréablement. Le soir nous rendons la politesse à notre auberge avec un festin non moins important et une choucroute tout aussi somptueuse. Et le lendemain, en compagnie des deux filles de l'aubergiste et de deux de leurs voisines et amies, toutes quatre en splendides costumes alsaciens, nous assistons au défilé des troupes devant les présidents. Perdus dans une foule extraordinairement dense, bousculés, comprimés ballottés, je dois avouer que nous n'avons pas vu grand chose, mais il régnait une telle atmosphère d'enthousiasme délirant que j'en ai gardé un souvenir extrêmement puissant. On dit que les alsaciens sont les gens du midi de cette région et c'est rigoureusement exact : ils ont une telle extériorisation, une telle cordialité, une telle bonhomie d'accueil que l'on est profondément touché par leur sympathie. Ce jour-là c'était vraiment la consécration du retour triomphal à la mère patrie, après une séparation de 48 années ; et une pareille fidélité, au bout d'un demi-siècle, revêt une grandeur sans pareille.

Nous revenons encore à Strasbourg quelques jours après pour une représentation du théâtre aux armées, soirée magnifiquement organisée, qui se termine par une sauterie dans les couloirs et fumoirs et ce n'est qu'à 4 h du matin que nous rejoignons Niedernai en auto, tellement enchantés que nous ne sentons pas notre fatigue. Le lendemain nous dormons jusqu'à midi comme des bienheureux.

Plus tard en janvier, quelques uns d'entre nous sont invités à une soirée dansante avec souper organisée par les étudiants de Strasbourg ; mes 4 camarades ont invité chacun une cavalière à ce souper et, pour me faire une blague, ont retenu une table à 9 places seulement ? Mais ils ne se sont pas longtemps réjouis de leur plaisanterie, car pendant tout le repas, j'ai accaparé leurs invitées à leur profond agacement. Et ensuite, jusqu'au petit jour, je n'ai dansé qu'avec elles à tour de rôle : en somme, bon prince et ne pouvant danser avec les 4 à la fois, je les leur laissais trois fois sur quatre. Malgré cette générosité sublime, je dois avouer que le retour en auto vers 6 h du matin a été plutôt froid : en somme, quand on fait une sale blague à quelqu'un, on ne trouve pas du tout seyant que ce quelqu'un vous rende la pareille, même avec discrétion.

Strasbourg n'est pas le seul but de nos promenades, il y a des tas de choses à visiter en Alsace et nous pourrions faire tous les jours des excursions splendides, si la terrible question de l'essence n'y mettait pas un frein sérieux. Avec quelques camarades, j'ai pu aller à Mulhouse en profitant d'une liaison : un peu décevant le fameux hôtel de ville à fresques extérieures que vantent tous les guides. Une autre fois au château féodal du Haut Koenigsbourg, restauré par ordre de Guillaume II : un burg véritablement impressionnant, perché comme un nid d'aigle sur un rocher abrupt qui domine de haut

un entourage de ravins et de forêts. Mais que de détails décevants : les meubles sont en sapin ou en bois léger, les caronades des remparts sont en zinc creux, le tout est un peu camelote et d'ailleurs trop neuf et manquant de patine et de moelleux. On a voulu faire du grandiose et du massif, on y a réussi, mais on a tout à fait omis le point de vue goût et l'ensemble ne satisfait pas du tout l'esprit ni les yeux. C'est le sergent français du poste de garde qui nous a fait visiter ; le cicérone habituel, le gardien du château, un ancien garde-chasse de l'empereur, est tenu à l'écart et presque même gardé à vue : c'est un géant roux à l'aspect fruste et sauvage. Le sergent est peut-être moins documenté, mais au moins il est sympathique et souriant ; il nous montre l'appartement de Guillaume II, appartement qu'il n'a d'ailleurs jamais habité : il n'est venu au Haut Koenigsbourg que pour quelques rares apparitions et à chaque fois il a signé sur le livre d'or : sa dernière signature, datant de quelques mois à peine, est nettement moins appuyée que les précédentes, elle est même un peu vague, presque tremblée et d'une encre grisâtre. L'appartement a tout le confort le plus moderne, y compris les w.c. Dont le sergent ne nous a pas fait grâce.

Tout près de nous, c'est Sainte Odile où je suis allé deux fois : la montagne sainte de l'Alsace. Autant le Haut Koenigsbourg est orgueilleux et soigné dans ses moindres détails, autant ici tout est simple, naturel et rustique. Pour y accéder, pas de chaussée large et majestueuse, un simple chemin de forêt comme on en voit partout dans les Vosges. Au lieu de murs aux arêtes vives, au ciment neuf, des pierres vénérables à la teinte grisâtre, aux angles patinés par le temps, rongés par les intempéries, la mousse et le lichen. Au lieu de surplombs et d'à pic à donner le vertige, des constructions modestes, accueillantes et recueillies. Et pourtant, d'un piton à l'autre, le site est sensiblement le même et on pourrait facilement permuter le château et le couvent. Là-bas tout est neuf et rébarbatif, ici tout est ancien et souriant. La chapelle n'a rien de somptueux, elle est petite et presque pauvre ; elle rappelle les chapelles en granit des pardons bretons.

J'ai la joie d'y rencontrer le père Umbricht, ancien aumônier de la 20e division ; alsacien d'origine, il est là chez lui et y prend un repos bien gagné, la poitrine constellée de décorations et une manche pendant sur son bras coupé.

Autres distraction, le passage d'avions allemands dont il est fait remise en exécution des clauses de l'armistice ; de temps en temps l'un d'entre eux atterrit pour faire de l'essence et nous examinons avec curiosité et intérêt ces coucous qu'il y a quelques mois nous considérons avec de tout autres yeux. Et je l'avoue, nous éprouvons au fond de nous-mêmes une véritable commisération pour les équipages allemands dont c'étaient les avions de guerre ; les pauvres types, avec quelle mélancolie et quel désespoir ils ont dû se séparer de leurs vieux camarades de combat !

Et bientôt c'est l'hiver, d'abord un froid intense avec des rafales glaciales et le château avec ses grandes fenêtres, ses plafonds élevés et ses immenses salles devient une pénible habitation. Dans les chambres on grelotte malgré couvertures et peaux de biques entassées sur les lits et, le matin, on ne se décide pas à sortir des toiles. Au rez-de-chaussée, il y a d'immenses poêles en faïence du plus sympathique aspect. Mais il leur faut un arbre entier tous les jours et, comme nous n'avons pas d'arbres à leur fournir, le confort s'en ressent singulièrement. Plus heureux sont ceux d'entre nous qui, au lieu d'être majestueusement logés dans la demeure seigneuriale, se sont cantonnés dans une villa située un peu à l'écart de Niedernai, où l'escadrille allemande avait sa section photographique. À notre arrivée, nous y avons trouvé quelques photos intéressantes ; pour ma part, j'en ai rapporté une photo d'une revue de Guillaume et une très belle vue aérienne du terrain de Tempelhof près de Berlin. Dans cette villa, toute une série de chambres assez modestement meublées, mais petites et faciles à chauffer, font en cet hiver les délices de leurs hôtes.

Bientôt c'est la neige ! Elle tombe pendant des jours et des nuits à très gros flocons serrés et bientôt toute la plaine est recouverte de plus de 50 cm de neige. Sur les pentes des vignobles à Obernai, ce sont des dégringolades incessantes de garçons et de filles en traineau et en luge ; emmitouflés et coiffés de fourrures, ils passent avec des rafales de cris et de rires. Pour aller les voir, nous faisons presque tous les jours les quelques kilomètres qui séparent les deux villages, malgré la difficulté invraisemblable de la marche dans cette épaisse couche poudreuse où l'on enfonce jusqu'aux cuisses. Mais là n'est pas le seul but de notre promenade, ce n'en est guère que le prétexte ; en réalité,

il y a à Obernai deux attractions plus séduisantes, d'abord le bistro du débit de tabac où l'on boit un kirch et une mirabelle de derrière les fagots, servis par une charmante et souriante alsacienne, et une pâtisserie dont la patronne, non moins accorte et non moins aimable, nous sert des meringues à la crème onctueuses, moelleuses, délicieuses. Pour ces excursions gastronomiques, nous sommes deux inséparables avec le lieutenant Muret de Pagnac, un artilleur tout frais sorti de l'école d'observateurs en avion qui nous a rejoints en Alsace une fois la guerre finie ... après la bataille, très beau garçon, très bien élevé, causant très agréablement et très spirituel, c'est une grande ressource pour moi. Et nous faisons des débauches de meringues à nous en rendre malade.

Il est vrai que la vie devient de plus en plus morose et les jours se traînent ennuyeux faute de travail et même d'occupations ; j'ai partiellement résolu le problème de l'un et de l'autre : d'abord il y a un piano et j'y déchiffre quelques partitions de Mendelsohn que j'ai achetées à Strasbourg ; enfin je fais de l'allemand et, pensant à la prochaine rentrée à Centrale, je me suis lancé dans la révision de mes cours de première année : je palis sur celui de résistance des matériaux devenu pour moi une sorte de rébus mystérieux après ces 4 années d'oubli.

C'est qu'on parle en effet de rentrée à l'École ; l'administration nous a envoyé des papiers qui nous la font prévoir très prochaine, avant même notre tour normal de démobilisation et j'ai déjà correspondu à ce sujet avec mon vieux camarade de Beauvais, mon inséparable de 1ère année, actuellement lieutenant dans un état-major d'artillerie de corps d'armée. D'ailleurs les unités se disloquent et les départs de réservistes de classes anciennes obligent à des suppressions et des regroupements. Quoique n'étant pas d'une classe ancienne, mais comme ingénieur réclamé par une industrie, Sourdillon nous quitte et c'est moi qui ait l'ennui de lui faire à la popote le discours d'adieu : c'est une corvée infiniment désagréable et mes paroles sont d'une sécheresse voulue et intentionnelle. Malgré ses indéniables qualités, ce pauvre capitaine n'a jamais su conquérir notre sympathie ; nous avons cru que le mariage lui ferait le plus grand bien, mais il paraît qu'on ne change pas ainsi. Il nous est revenu plus tatillon, plus embêtant que jamais ; au milieu du calme absolu dans lequel nous vivons, il s'ingénie à créer de toutes pièces des services inutiles, des obligations sans but. Il ferait bien mieux d'agir dans un tout autre but et, comme les autres commandants d'unités, il devrait astiquer les portes des états-majors pour obtenir décorations et citations pour son personnel. Sans doute est-il rempli de bonnes intentions à cet égard ; c'est ainsi que, je le découvre après son départ, il a rédigé pour de Bernis une proposition de citation à l'ordre de l'armée ou du corps d'armée, et pour moi à l'ordre de l'armée, avec des motifs splendides ; malheureusement, trop occupé par ses petites besognes mesquines, il ne les a pas suffisamment appuyées, de sorte qu'il n'en est rien résulté, rien de rien. Et il en a été de même pour presque tous les camarades ; plus astucieux que moi, de Bernis a fait écrire à l'état-major du corps d'armée par son frère, capitaine aviateur et, plusieurs mois après son départ, a réussi à décrocher sa citation et j'en ai été ravi pour lui. Mais j'aurais bien aimé être aussi favorisé que lui.

Chose étrange, Sourdillon qui, pendant la guerre, s'était montré sous un jour si peu reluisant, s'est, au cours des années qui ont suivi, révélé comme un animateur efficace ; il a organisé des dîners bisannuels de l'escadrille et même du secteur aéro et des 2 autres escadrilles, dîners au cours desquels, contre tout espoir, nous nous retrouvions comme autrefois en popote, tout rajeunis et ragailleardis par ce renouveau des réunions d'antan. C'est là que j'ai retrouvé mon vieux de Bernis et des camarades comme de Font-Réault et Ledy, devenus pour moi des amis.

Chose plus étrange encore, je suis allé plusieurs fois après la guerre déjeuner chez Sourdillon : un moulin transformé en usine d'estampage à Esvres , au sud de Tours. Une fois même j'y suis allé avec Hélène, emmenés tous deux en auto par Ledy, venu passer des vacances près de Vendôme, et nous avons été ravis de notre journée et de l'accueil reçu : il est vrai que madame Sourdillon est une femme charmante, souriante et intelligente. D'un goût très sûr, elle a réalisé un intérieur pittoresque et sympathique dans le vieux moulin qu'ils habitent près de l'usine. Tout de même, comme tout change et comme s'atténuent avec le temps les vieilles rancunes pourtant si vivaces et pourtant si justifiées. Pas plus que moi, et peut-être moins encore, Ledy n'aurait dû garder bon souvenir de Sourdillon et voilà que nous nous sommes retrouvés presque en famille devant un excellent repas !

Agréable intermède pendant ce calme et monotone hivernage : une permission en janvier à Vannes, la plus charmante de toutes, car maintenant, la guerre finie, c'est la folle gaieté. On s'en donne à cœur joie ; évidemment il y a beaucoup d'américains et ils sont un peu encombrants, mais ils sont si utiles : ce sont eux qui nous véhiculent partout dans des grosses autos rapides et confortables, ce sont eux aussi qui procurent sucre, thé, chocolat, cigarettes, farine, café et j'en passe ! Tous les jours il y a une réunion, chez les Riant, chez les Le Calvé, chez les de Danne au château de Talhouët ; là, les américains nous invitent à dîner avant la soirée, dans une auberge de village où nous faisons un repas des plus confortables ; ils emportent les cendriers en manière de souvenir. Il y a les Riant, Le Calvé, et le capitaine de la Grandière du 116ème, fait prisonnier au début de la guerre ; c'est le grand flirt de Madame Riant ; il est d'ailleurs poseur, insupportable et agaçant à souhait.

Et plusieurs fois, c'est au camp américain à Meucon, qu'ont lieu les réjouissances ; un jour c'est un d'jeûner, assez étrange d'ailleurs pour nos estomacs français, arrosé de cocktails extrêmement vigoureux et de vins fins français nettement plus plaisants. Toutes les jeunes filles s'en donnent à cœur joie et sortent de ce festin aussi long que bruyant avec un mal aux cheveux assez patent, sous l'œil indulgent de leurs mères responsables. Car en ce temps-là, les filles, même les plus lancées, étaient toujours accompagnées de leur famille ; et tout compte fait, les dites familles n'étaient pas du tout gênantes et participaient à la joie générale sans fausse note. Et, bien franchement, leur présence n'était pas inutile, car avec ces curieux spécimens d'Amérique, il n'était, je le crains, pas prudent de pratiquer une aveugle confiance.

Une autre fois, grande soirée après le dîner avec une sorte de cotillon et un jazz exubérant : au buffet, un curieux mélange de boissons et de gâteaux inusités. Dans la salle, un autre curieux mélange d'invitées, mais très amusant à voir. À toutes ces réunions, assistaient les Churchill, qui arrivaient de Quiberon, toujours grâce aux autos U.S.A : Madame Churchill, ex-mademoiselle de Saint Exupéry, avait épousé un cousin du premier ministre anglais et elle avait quatre ou cinq filles toutes charmantes et pleines de gaieté. La plus jeune, Kiki, avait un énorme succès. Parmi ses sœurs, l'une a épousé un aviateur dont j'ai fait connaissance en 1940 à Saint Omer, le lieutenant-colonel Brault, très chic, mais parfaitement déficient au point de vue intellectuel. Une autre a épousé l'héritier des « Deux Passages » de Lyon et je l'ai retrouvée quelques années plus tard à Grenoble où son très jeune mari faisait de très vagues études.

Soirées aussi chez les Septant et chez tant d'autres ; mais c'était surtout chez les Riant que les records d'assistance en nombre et en chic étaient largement battus avec une splendeur de cadre, d'ambiance et d'accueil absolument inégalables. Triste que cette splendeur leur coûtât si cher ! Car leur fortune fut d'abord écornée, puis largement entamée. Ce début de 1919 fut leur chant du cygne ; quelques temps après, ils vendirent leur maison de Vannes et habitèrent Versailles puis Paris où bien entendu Yette, mon grand flirt, n'oublia point de me convier pendant que j'étais à Centrale. Grâce à elle, un grand nombre de maisons me furent ouvertes à deux battants et, avec entrain et sérénité, j'eus à mener de front et d'ailleurs avec un égal succès des deux côtés, une existence follement mondaine et une existence tenacement studieuse. Je lui en ai maintenant encore une douce gratitude.

À Vannes donc, cette dernière permission fut un véritable feu d'artifice, un véritable éblouissement. La joie de la victoire, le soulagement inouï après plus de 4 ans de craintes et de souffrances faisaient explosion avec la violence des sentiments longtemps comprimés.

À peine revenu à Niedernai depuis quelques jours, je reçus l'ordre de rejoindre Paris pour rentrer à l'École Centrale. Plusieurs fois depuis l'armistice, des possibilités m'ont été données de rester dans l'armée et des invites m'ont été faites, mais j'avais tellement confiance en l'avenir de la carrière d'ingénieur après la guerre que c'est presque avec dédain que j'écartai ces ouvertures ; je l'ai regretté plusieurs fois depuis. Mais sait-on jamais si l'on doit regretter une décision ? En tous cas de tels regrets sont bien inutiles, bien superflus, bien décevants ; il est dangereux de s'y complaire et préférable de les considérer comme une sorte de coquetterie et de luxe sentimental ... quelque chose comme une très belle fleur fanée et flétrie pieusement conservée entre les feuillets d'un livre.

22 février 1919 – Je quitte la 32 ou du moins ce qu'il en reste, car plusieurs camarades ont été envoyés de côtés et d'autres. Ce n'est pas sans un serrement de cœur que je fais mes adieux à tous ceux

avec qui j'ai passé tant d'heures inoubliables, les unes tristes, les autres joyeuses, toutes glorieuses. Me voici avec tout mon bagage dans le train de Paris ; Strasbourg défile devant mes yeux puis, la nuit tombée, c'est le noir derrière les glaces des portières et ce noir, mes yeux y restent fixés pendant des heures, pendant que je me remémore les événements de ces cinq années de guerre. Mais déjà à ces pensées se mêlent les projets pour l'avenir, cet avenir qui s'ouvre si beau après la victoire. Le passé est déjà le passé.

Après quelques jours à Vannes, je rentre à Centrale au début de mars ; nous sommes encore tous sous l'uniforme, mais déjà nous ne sommes plus des soldats, nous sommes devenus des écoliers. Et l'administration, dans une incompréhension inexcusable, voudrait que nous ne soyons plus que cela, nous qui avons combattu dans de durs combats, souffert de pénibles souffrances, nous surtout qui avons été des chefs et qui avons commandé devant l'ennemi, nous enfin qui avons eu le droit de tuer et le devoir de tuer. On veut nous faire rentrer dans le cadre d'une discipline enfantine et tatillonne, on veut nous faire oublier ces années comme si nous ne les avions point vécues.

Il y a des heurts graves, nous avons le dessus ; le directeur et plusieurs professeurs doivent se retirer. Notre solidarité de guerriers a joué.

Mais elle va s'estomper de plus en plus : nous redeviendrons peu à peu des civils, des bourgeois en but aux dures et basses contingences de l'existence. Au début nous sommes un peu étonnés de notre déchéance, nous nous apercevons que pendant notre absence, des appétits de crocodiles se sont âprement manifestés et que nombreux sont ceux qui voient sans plaisir notre retour. Jusque là nous nous battions, nous n'étions pas gênants, nous étions même assez sympathiques puisque, grâce à nous, on pouvait vivre tranquillement et gagner situations et fortunes. Désormais nous sommes des concurrents et on nous regarde sans tendresse. On avait pris l'habitude de nous considérer comme assez récompensés par des bouts de gallons et des bouts de ruban ; maintenant nous réclamons notre place au soleil et cette place est prise par d'autres : ces autres sont furieux d'avoir à la rendre, alors qu'ils la considéraient comme la leur propre.

Là aussi il y a des heurts, mais on nous prend par les sentiments, on nous traite de héros, on nous couvre de fleurs et de discours. Nous nous laissons endormir ; nous nous résignons, lamentable abdication des combattants devant les repus et les enrichis, devant les embusqués et les profiteurs. On nous regarde avec quelque pitié dédaigneuse, c'est tout juste si nous n'aurons pas honte de nous-mêmes, de notre naïveté, de nos manches galonnées et de nos poitrines chamarrées.

En cinq ans, le monde a tourné, nous revenons avec des idées anciennes et périmées, c'est un dur handicap dans l'effroyable lutte pour la vie, pour la jouissance, pour l'argent qui éclate dès la cessation des hostilités. Nous les vainqueurs, nous serons les vaincus de cette lutte. Nous faisons partie d'une génération sacrifiée.

En juin 1919, je travaille dans ma chambrette rue d'Assas, quand des salves de 75 annoncent la signature du traité de paix à Versailles. Cette fois la guerre est finie pour moi ! Le soir, c'est un fol enthousiasme sur les boulevards où je vais faire un tour avec des officiers américains qui logent dans la même pension que moi.

Puis le 14 juillet, c'est le défilé de la Victoire sous l'arc de triomphe ; j'y assiste avec un camarade de promotion, tous deux perdus dans la foule. Je suis encore en tenue, je la conserve encore pendant le mois de vacances que je passe à Vannes en août 1919 entre ma deuxième et ma troisième années de Centrale. Puis j'abandonne l'uniforme et, en le quittant, je dépouille toute une période de mon existence.

Tout de même, j'aurais préféré faire cette guerre après l'autre, celle de 1939-40 !

Après la guerre, pendant plusieurs années, je n'ai plus eu aucun contact avec l'armée, tout au moins aucun contact direct, puisque par Gilbert, sous-lieutenant à l'Armée du Rhin, j'entendais souvent parler de questions militaires. D'ailleurs, il faut bien le dire, l'armée s'occupait fort peu de ses

réserves et les cours d'officiers de réserve ne présentaient aucun intérêt militaire. Pendant mes cinq années de séjour à Grenoble, je suis allé une fois à l'une de ces conférences, elle ne m'a donné aucune envie d'y retourner ; faite par un professeur de la faculté sur un sujet tout à fait général et sans aucun rapport avec l'armée, elle était uniquement à l'usage des gens du monde et ne répondait à aucun but d'instruction militaire. Je n'y suis pas retourné.

En 1925, alors que j'étais à Château-Renault, j'appris par mon cousin Robert Dorrion que des cours intéressants fonctionnaient à Tours. Lui-même suivait les cours d'artillerie. Par le colonel Muravi, autrefois lieutenant de mon père au 48ème d'infanterie, actuellement commandant en second du 31ème régiment d'aviation d'observation, il me fut confirmé qu'au camp de Parçay-Meslay existait une école d'officiers de réserve d'aviation. C'est ainsi que j'ai repris contact avec l'armée, contact qui s'est resserré de plus en plus par la suite.

Tous les 2 ou 3 mois, il y avait une série de cours répartis sur 2 ou 3 jours consécutifs ; je partais le matin de Château-Renault pour revenir le soir dîner ; un car nous attendait en gare de Tours et nous emmenait au camp. Nous étions fort peu nombreux, une quinzaine pour une région aérienne qui couvrait 4 ou 5 corps d'armée de terre ! Mais toujours les mêmes, ce qui finissait par créer entre nous un lien d'intimité et de camaraderie. Ainsi, au bout de peu de temps, c'est avec un véritable plaisir que je voyais arriver l'époque de ce petit stage périodique ; nous nous réunissions pour déjeuner dans un restaurant de Tours et il régnait à ces repas une gaieté un peu bruyante qui nous rappelait la vie d'escadrille et chacun se retrempeait avec joie dans ce renouveau de vieux souvenirs.

Pourtant au début, les cours étaient véritablement peu intéressants : le directeur du cours, le commandant Blaizot était très inférieur à sa tâche pourtant bien facile. D'ailleurs à cette époque, le niveau général de l'aviation était vraiment bien déficient et il n'y avait à cela rien d'étonnant : pendant la guerre, le personnel navigant était, dans la proportion de 90% composé de réservistes qui, presque tous étaient revenus à la vie civile. Peu d'entre eux seulement s'étaient fait titulariser dans l'active et ce n'étaient pas forcément les meilleurs. Il fallut donc reconstituer les cadres de toutes pièces avec des sous-officiers passés officiers et des mécaniciens passés dans le personnel navigant et, si leurs états de service étaient magnifiques, si leur bonne volonté était entière, ils s'avéraient de piètres instructeurs et de médiocres organisateurs. De toute évidence, l'aviation était tombée dans un profond marasme, encore augmenté par la nécessité d'user de vieux appareils et de faire des économies d'essence. C'était l'époque des vains discours de Genève, l'époque où pour complaire aux uns et aux autres, aux ex-amis comme aux ex-ennemis, il fallait rogner les crédits militaires même les plus essentiels.

Quelques éléments de renaissance commençaient cependant à se faire jour, au point de vue du personnel tout au moins, des St Cyriens et des X volontaires pour l'aviation à leur sortie de l'École, dont la jeunesse, l'entrain et les connaissances contribuaient heureusement à relever le niveau.

Ils n'eurent d'ailleurs point lieu de regretter leur décision et un formidable avancement leur échut quelques années plus tard, lors du développement de l'armée de l'air. Parmi eux, je dois citer le lieutenant de Veyrinas, très sympathique, que j'ai retrouvé en 1940 commandant, chef du 3ème bureau de la zone d'opérations aériennes du Nord.

Comme directeurs de nos cours, nous avons eu successivement le cdt Blaizot déjà cité, le cdt Babinet, très gentil et très agréable, mais ne s'en faisant pas du tout, le cdt de Braquillanges, parfaitement déficient et toujours absent, le cdt Canone plein d'entrain, énorme et jovial, spécialiste de l'observation qui a été pour nous un instructeur actif et cordial (retrouvé en 1940 général commandant les forces aériennes d'une armée ; de Font-Réaulx était son officier d'ordonnance) et qui nous a fait faire de fort agréables voyages en avion, le cdt de La Pomélie, le seul vraiment intéressant, préparant ses cours avec soin, organisant des travaux tactiques, à la fois aimable et courtois.

D'une année à l'autre, les cours se ressemblaient un peu, ce qui à la fin les rendait un peu fastidieux. Aussi est-ce avec plaisir que nous nous lançons dans la tactique avec le cdt de La Pomélie. Mais c'est vraiment le cdt Canone qui rendit l'école vivante et animée, par ses organisations de voyages aériens en groupe ; tout le régiment fournissait des avions et des pilotes pour nous permettre d'aller visiter des grands dépôts de matériel comme Romorantin, des terrains d'aviation de chasse comme Châteauroux, des terrains d'aérostation comme Angers, enfin une base d'aviation navale à

Rochefort. Nous partions le matin, nous déjeunions à notre destination et nous revenions après le déjeuner enchantés de notre journée, surtout lorsque, comme à Rochefort; nous étions aimablement reçus à la popote des aviateurs de la marine pour un champagne d'honneur. Mais je dois noter que, parmi la douzaine d'assidus aux cours, tous n'étaient pas également enchantés par ces promenades aériennes ; certains avaient toujours une excellente raison de s'en dispenser. Les plus discrets se prétendaient enrhumés, d'autres se déclaraient le cœur faible, un autre plus franc, ou simplement idiot, avoua qu'il avait promis à sa femme de ne pas voler. Ceux-là ne venaient à l'école que pour se distraire en voyant des camarades, et surtout pour obtenir la carte de surclassement en chemin de fer : cette carte qui permettait de voyager en 1ère avec un billet de 3ème, était attribuée à tous les officiers qui totalisaient à la fois l'assistance à un certain nombre de séances et la remise de travaux personnels. Cette faveur a été très critiquée, précisément parce que c'était le seul but de bien des officiers de réserve en s'inscrivant aux écoles de perfectionnement ; mais réellement, dans notre petit groupe, il y avait majorité de fanatiques de l'aviation ; le lieutenant Hodebourg de Verbois qui, gros horticulteur à Angers, surveillait ses terrains de culture dans un avion de son aéro-club, le lieutenant de Kermel, de la Banque de France de Blois, le capitaine Pasquier, un de mes grands anciens de Centrale, le lieutenant de La Débuterie, châtelain et veneur enragé de la région de Poitiers, le capitaine Surmont, docteur radiologue de Paris, volontaire pour l'aviation en 1916, le capitaine Sourdillon, mon ancien chef d'escadrille toujours aussi enragé pour voler, le capitaine Hanquier, citoyen de Tours et même un drôle de citoyen, grand buveur, grand coureur et grand expliqueur de coups, le lieutenant Diboine, ennemi juré du précédent parce que tout aussi phraseur et tout aussi m'as-tu vu, et tant d'autres. L'ensemble réalisait une ambiance sympathique et gaie et, je le répète, c'est avec une joie toujours renouvelée que je retrouvais tous ces bons camarades.

Vers 1930, une popote fut créée sur le terrain avec un bar et des salles de réunion ; très agréable nouveauté qui nous permit de voir plus intimement les camarades de l'active et de participer plus étroitement à leur existence, tout en nous évitant la nécessité de redescendre déjeuner à Tours grâce aux cars de midi. Ils nous accueillirent le plus aimablement et le plus cordialement du monde et, habitués comme nous l'étions à nous retrouver périodiquement en leur compagnie, nous finissions par être pour eux mieux que de simples officiers de réserve. Nous même avions l'impression fort agréable d'être de la famille.

Cependant, du côté des grands chefs, les contacts étaient bien moins agréables, ils étaient même le plus souvent parfaitement inexistants. Dois-je dire que pendant mes trois années de cours, je n'ai jamais vu le colonel du régiment se déranger ni pour que nous lui soyons présentés, ni pour faire une apparition de pure convenance pendant une séance. Ils nous ignoraient totalement et faisaient ainsi une grave faute de psychologie et même de commandement.

Mon oncle Pierre Dorron habitait tout près de là à la Membrolle-sur-Choisille, à une dizaine de km du camp ; de temps en temps au lieu de déjeuner à la popote, j'allais m'asseoir à sa table. Et même plusieurs fois, au lieu de rentrer le soir à Château-Renault, je restais coucher chez lui et ainsi l'agrément de ces périodes était encore accru. De temps à autre, également, Sourdillon, venu en auto, m'emmenait déjeuner chez lui au moulin de la Poulinière à Esvres où j'étais reçu le plus aimablement du monde. Mais le plus souvent, je déjeunais avec les autres à la popote et le repas était précédé et suivi d'innombrables parties de poker dice qui, naturellement se soldaient par des portos ou autres boissons réconfortantes, au milieu des rires, des chants et de la gaieté générale.

Repris par cette ambiance qui ravivait en moi de vieux souvenirs, je fis en juin 1930 une période volontaire de 15 jours, toujours au 31ème, à l'escadrille 13 commandée par le capitaine Mainguy ; mais ce fut une désillusion pour moi : alors que je venais là avec tout mon cœur d'aviateur de guerre pour voler et mener une existence active et intéressante, j'eus toutes les peines du monde à faire six pauvres heures de vol. Ce brave Mainguy passant toute sa matinée à son bureau, ne se décidait que vers 11h du matin à s'occuper de moi ; mais il était trop tard et tout le travail de l'après-midi était déjà commencé. Sans mes objurgations de tous les instants, je crois que j'aurais pu passer toute ma période à fumer des cigarettes et lire des romans policiers, sans jamais mettre le pied dans un avion. Quant au colonel Janneaud, frère de mon commandant de secteur de la guerre, l'instruction des réservistes ne

l'intéressait pas le moins du monde. Désireux de se faire bien voir, il passait par contre son temps à parader auprès des stagiaires de l'École de guerre qui faisaient précisément leur stage d'aviation à la même époque. Quinze jours plus tôt, j'aurais d'ailleurs eu la chance de me trouver au 31ème en même temps que mon frère Gilbert qui, reçu à l'École de guerre au début de l'année, faisait partie du premier groupe d'officiers stagiaires et qui réussit en quinze jours à réaliser plus de 15 heures de vol. Ce simple chiffre illustre bien mon assertion précédente : plutôt que d'instruire les officiers de réserve d'aviation, on s'occupait uniquement de donner une bonne impression aux futurs brevetés. Il est vrai que ceux-là, dans quelques années seraient répandus dans les différents états-majors, qu'ils y auraient quelque influence, que leurs paroles tomberaient dans l'oreille des grands chefs ; il y avait donc tout intérêt à leur laisser un bon souvenir du régiment et spécialement de son chef.

Ainsi cette période volontaire contribua nettement à refroidir mon bel enthousiasme. Par contre, je pris un grand intérêt pendant les deux années suivantes, aux travaux de Gilbert pendant son temps d'École de guerre. Ce fut pour moi une véritable révélation, j'entrevis un nouveau champ d'activité, bien plus large, bien plus fécond et bien plus tentant après ma décevante expérience des corps de troupe.

Comme, précisément, on demandait des candidats aux états-majors parmi les officiers de réserve, je fis une demande en règle. Mais j'étais loin de m'imaginer combien il était difficile d'obtenir satisfaction. Cette fois ce fut l'armée de terre qui mit toutes sortes de bâtons dans les roues ; c'était d'elle en effet que dépendait à cette époque la seule école de guerre, commune à la terre et à l'air. Et l'état-major général s'opposa à toutes les candidatures aériennes comme la mienne, déclarant ne vouloir les accueillir que sous condition que nous renoncions à l'aviation pour réintégrer notre arme d'origine, l'artillerie en ce qui me concernait. Et il fallut toutes sortes de démarches et de coups de téléphone de camarades du ministère de l'air (en particulier du cdt Orine, ancien pilote de la 32, et du colonel Bessereau) pour que mon dossier fut enfin débloqué et réussisse à continuer son cours normal. Mais ce ne fut pas une petite affaire ; chaque fois que je venais à Paris pour affaires, c'est à dire presque tous les mois, j'allais au ministère réchauffer les souvenirs et activer les bonnes volontés.

Dans l'intervalle, grâce à ces bons camarades navrés de me voir oublié et si mal récompensé de mon enthousiasme militaire, j'avais eu la croix de la Légion d'honneur. Déjà proposé en 1919, mon dossier était tombé dans l'oubli le plus profond et il avait fallu cette cordiale camaraderie pour le ressusciter. Promu chevalier de la Légion d'honneur en juillet 1931, j'ai été décoré en février 1932, au cours d'une prise d'armes à la caserne Barraguey d'Illiers à Tours ; Hélène et les enfants assistèrent à la cérémonie qui fut suivie d'un vin d'honneur offert dans la salle d'honneur du 32ème d'infanterie par le général cdt le 9ème corps d'armée.

Puis en juin 1938, toujours grâce à mes bons camarades Orine et Andin, j'ai eu mon 3ème galon et quelques temps avant, j'avais été désigné pour effectuer les stages préparatoires à l'état-major : ce fut d'abord un stage dit probatoire à l'É.M. de la 3ème division aérienne à Tours. Probatoire est un terme voilé et poli : il signifie tout simplement que, pendant ce stage de 15 jours, on subit une sorte d'examen de cote amour pendant lequel, sans appareil et sans y toucher, on est examiné et jugé aux points de vue instruction générale, instruction militaire, éducation, caractère, tenue et activité. Mes examinateurs furent le général Denain (le futur ministre de la guerre) cdt la division, le général de Saint Céran, chef d'état-major, que j'avais connu pendant la guerre comme lieutenant cdt une escadrille), le capitaine Lanson du 3ème bureau et un autre capitaine, du 2ème bureau. Tous furent charmants avec moi et me mirent d'excellentes notes comme je l'ai appris plus tard.

Aussi fus-je admis à suivre en septembre 1933 les cours de l'École de guerre ; pendant toutes les vacances 1933, Gilbert, tout frais émoulu de l'École, me fit travailler comme un nègre : travaux de tactique, étude des règlements, etc, etc.

J'ai gardé un souvenir de tous points excellent de mon mois de stage à l'École de guerre : sur une centaine d'élèves, nous étions quatre aviateurs, le capitaine Besson Guyard, avoué à Bordeaux, les lieutenants de Clerq et Berthoux et moi, petit groupe sympathique qui se retrouvait tous les jours à déjeuner au restaurant de l'annexe du Cercle militaire adjoint à l'école. Nous étions par groupes d'une vingtaine sous la direction d'un instructeur ; le mien, commandant d'artillerie Klein était à la fois

épatant et très sympathique. Et pendant un mois, ce fut un travail forcené, mais très intéressant ; l'instruction était faite avec une largeur de vues remarquable et dans un véritable esprit d'éducation et de formation générale. J'ai compris les raisons de la haute cote de l'École de guerre et j'ai pu me rendre compte du profit que pouvaient retirer de leur séjour de 2 ans les officiers brevetés de l'active. Ce que l'on y acquiert s'applique non seulement à la vie militaire, mais à toute l'existence. On y apprend à décortiquer un problème en ses divers éléments, à l'analyser sous tous ses aspects, à rechercher la solution la plus favorable à un haut rendement, ensuite à synthétiser ses idées, à les classer et surtout à les exposer sous une forme à la fois claire, précise, concrète et immédiatement exploitable. Tout cela, je tiens à le répéter encore, vous donne une formation incomparable, dépassant de loin celle, par trop scolastique des écoles comme Polytechnique, Centrale et autres. Vraiment j'estime que pour un individu à la fois apte à la recevoir et désireux d'en profiter, il y a là à puiser un enseignement valable dans toutes les branches de l'activité intellectuelle.

Pour moi, ce fut une véritable révélation et j'ai été également séduit par les cours qui, en 1933/34 ont suivi ce stage : tous les deux mois, je venais passer deux jours à l'École de guerre où, toujours par groupes d'une vingtaine, nous étions instruits par un instructeur attitré à chaque groupe. Le mien, cdt puis Lt-col Duchemin, était un officier de tout premier ordre. Des travaux tactiques nous étaient donnés que nous devions exécuter à domicile avec nos seules ressources. Chacun d'eux nécessitait une vingtaine d'heures d'application extrêmement soutenue ; à ma grande fierté, j'ai obtenu des notes excellentes. Aussi, loin de considérer ces travaux comme une corvée, c'était pour moi une réelle distraction et je m'y suis passionnément intéressé

À la fin de l'année scolaire 1933-34, l'armée de l'air créa sa propre école de guerre aérienne et, naturellement, les cours des officiers de réserve de l'arme de l'air lui furent rattachés. Malheureusement un tout autre esprit, une toute autre méthode régissait cette nouvelle école. D'abord, au lieu d'être groupés par vingtaine sous la direction d'un instructeur particulier, nous étions tous réunis dans un grand amphithéâtre à l'École supérieure d'aéronautique sous la direction d'un unique instructeur commun ; de plus ces cours n'étaient pas réservés aux officiers classés dans le service d'état-major, aux pseudo-brevetés (comme nous qui avons suivi tous les stages réglementaires), mais ils s'appliquaient à près de 200 officiers, la plupart postulant pour l'É.M., c'est-à-dire sans aucune instruction spécialisée. Il y avait également tous les officiers supérieurs de réserve qui étaient admis à ces cours, de droit et par principe.

De ce mélange incohérent et disparate découlaient d'innombrables inconvénients. Adieu désormais les sorties de « répétition » de l'École de guerre ; ici l'instructeur ne connaissait que peu ou pas ses élèves et ne s'y intéressait en aucune façon, leur faisant de véritables conférences et non plus des cours. Obligé de se mettre à la portée de tous, il retombait dans la pure scolastique sans idées générales et sans envergure. Il y avait toujours des travaux tactiques à exécuter à domicile, mais souvent très peu intéressants et s'appliquant bien souvent beaucoup plus à des officiers de troupe qu'à des officiers d'É.M. Et suivant les instructeurs, ces travaux étaient bien diversement corrigés, très consciencieusement par les uns, beaucoup moins bien ou même pas du tout par les autres ; en tous cas, ils n'étaient rendus aux élèves que plusieurs mois après leur remise, quelquefois même seulement à la fin de l'année, alors que le souvenir en était devenu lointain et brumeux.

Cependant mon premier instructeur, le cdt Arbitre, plus tard attaché militaire en Pologne, était un esprit extrêmement distingué, un éducateur très consciencieux et très méthodique, un officier d'une réelle valeur. Son successeur par contre, avait exactement les défauts inverses et ses cours recélaient de nombreuses erreurs, ce qui valut d'ailleurs sa mutation avant la fin de l'année scolaire. Il fut remplacé par le cdt Servoz que j'ai retrouvé plus tard pendant la guerre comme chef du 2ème bureau à l'É.M. de la zone d'opérations aériennes du Centre ; nettement supérieur au précédent, il était distant, poseur, sans pédagogie ni aménité et ne s'intéressait nettement pas à ses élèves.

D'ailleurs bien des élèves devaient être fort peu intéressés, je veux parler de la catégorie des officiers supérieurs dont 9 sur 10 dormaient paisiblement pendant les amphithéâtres. Fâcheuse proportion heureusement compensée par le 1/10, celui-là par contre très travailleur et très fanatique.

En résumé, impression nettement inférieure à celle de l'École de guerre, sans toutefois généraliser à outrance car, malgré tout, il y avait des travaux et des conférences auxquels je prenais un vif intérêt. Mais le plus grand agrément pour moi consistait à retrouver quelques bons camarades : le lieutenant Calliat, mari d'une amie d'enfance d'Hélène (un ménage très agréable et avec lequel nous sommes toujours en relation), le cdt Paillard un ce mes camarades de lycée de Rennes, le Lt Louvet ancien pilote à la Spa 261, le Lt de Font-Réault, un ancien de la SAL 32 avec qui j'ai repris avec grand plaisir des relations suivies, le cdt Surmont, un de mes camarades à l'École des officiers de réserve du 31ème d'aviation à Tours. Avec Surmont aussi, nous avons des relations personnelles ; de son côté, elles n'étaient guère désintéressées, son but était de faire faire par moi ses travaux tactiques, mais cela nous a valu plusieurs invitations dont certaines à de splendides réceptions. Il y avait aussi un certain nombre de mes camarades de promotion de Centrale.

Si ces cours ne m'enchantaient guère, la plus grosse désillusion fut le résultat d'une période de réserve, pourtant volontaire ; j'avais demandé à l'exécuter pendant les grandes manœuvres du Sud-ouest. D'abord convoqué à une date déterminée à la brigade aérienne de Bordeaux, je reçus huit jours avant mon départ une lettre de service du général de Montarly commandant cette unité me prescrivant de ne rejoindre que quinze jours plus tard. Or à l'usine, il m'avait fallu tout combiner jour par jour avec les congés des contremaîtres, il n'était donc pas question d'opérer le plus petit changement et j'eus toutes les peines du monde à faire valoir mon point de vue.

Autre complication stupide : le cdt de mon centre mobilisateur (le 109 à Toulouse) voulut à toutes forces transformer ma période volontaire de 15 jours en une période obligatoire de trois semaines. Et j'eus là aussi, toutes les peines du monde à avoir le dessus. J'eus de plus l'explication de cette imbécillité en découvrant que ledit commandant était l'ex-lieutenant Girard, pilote à mon escadrille, le type du vieil adjudant de cavalerie bourru, grincheux, pointilleux et susceptible, et surtout lamentablement borné.

Enfin après toutes ces lances rompues avec succès, je débarque à Bordeaux, je me présente au général de Montarly et pendant 5 jours je travaille à son état-major à la préparation de l'organisation des grandes manœuvres. D'autres officiers arrivent pour cette magnifique opération, deux réservistes assez gentils et un officier de l'active, le cdt Audouin de l'état-major du comité de la défense nationale, celui-là très intéressant ; je prenais avec lui tous mes repas au « Chapon fin » et nous gibernions le soir après le dîner, en déambulant sur les Quinconces et sur les quais du port.

Tout semblait aller très bien quand le général de Montarly est pris d'une lubie : il m'envoie comme officier de l'aviation à l'É.M. de la 1ère division sénégalaise qui devait prendre part aux manœuvres et n'avait pas d'aviateur. Or les règlements prescrivaient que tout officier de réserve exécutant une période devait être affecté à un poste correspondant à son affectation en temps de guerre, donc dans mon cas, à un É.M. d'aviation d'armée.

Mais malgré toute mon éloquence et malgré l'appui du cdt Andouin, je n'eus point gain de cause et il me fallu faire les manœuvres comme 5ème roue du carrosse dans cet état-major de division d'infanterie. Et là, non seulement je n'appris pas grand chose tout en menant la vie la plus inconfortable qui fut, mais j'eus le spectacle navrant d'un général de division, le général Debailleul, nettement inférieur à son poste ; un beau guerrier sans doute de la guerre 1914-18, mais sûrement pas un chef à un tel échelon ; un agité qui abandonnait son état-major à lui-même pendant des journées entières, partant tout seul aux postes avancés et en 1ère ligne et, à son retour, engueulant comme du poisson pourri son chef d'état-major, le cdt Carcassès, un très bel officier cependant, très intelligent et très à sa place. Ces manœuvres lui furent d'ailleurs néfastes et lui valurent sa mise à la retraite quelques mois après, mais pour un officier de réserve comme moi, il était un peu décevant de constater la présence indésirable de cette vieille gloire, respectable mais périmée, à un poste de cette importance et d'assister au désordre d'une grande unité dépourvue d'un chef digne de ce nom. De là à me demander s'il ne fallait pas généraliser à bien des généraux, il n'y avait qu'un pas ; ce pas, je ne l'ai pas fait, mais la guerre de 1939-40 se chargea malheureusement de m'apprendre que j'aurais pu le faire.

Autre période volontaire en 1939 dans de tout autres conditions : 8 jours à Orléans avec les officiers d'active de l'École de guerre aérienne. Nous avons combiné, de Font-Réaulx, Calliat et moi, le projet depuis longtemps. Exercices tactiques sur le terrain, fonctionnement de diverses états-majors avec des unités fictives, le tout vraiment intéressant et instructif et de plus l'agrément de se retrouver avec de bons camarades dans une atmosphère sympathique d'aviation. Période close par une série de bons repas : d'abord déjeuner formidable aux environs d'Orléans dans un restaurant renommé avec les officiers d'active et de réserve de mon groupe ; puis dîner à tout casser à Orléans offert aux instructeurs par tous les officiers de réserve, enfin, le jour du départ, petit déjeuner fin avec Calliat et Font-Réaulx dans un restaurant également fin en bas d'Orléans.

Et Font-Réaulx me ramène en auto à Bourg-la-Reine où nous prenons le thé à la maison. C'est la fin de ma vie de réserviste. ... Quelques mois après, c'est la guerre !

Si je me suis étendu un peu trop longuement sur ces périodes de réserve, c'est à dessein : cela va me permettre de donner mon impression sur l'organisation de l'instruction des réserves entre les deux guerres.

Cette impression est loin d'être bonne : on a beaucoup parlé, beaucoup écrit sur la nécessité de pousser l'instruction des réserves dans une armée qui, sur pied de guerre, comprenait dans l'ensemble 90% de réservistes et plus des 2/3 d'officiers de réserve dans les seules unités combattantes. On a beaucoup trop parlé et beaucoup trop peu agi.

On a oublié qu'en temps de paix l'officier d'active était essentiellement un instructeur destiné à former, non seulement les jeunes soldats appelés sous les drapeaux pour leur temps de service, mais aussi les réserves et surtout les officiers de réserve. On a créé d'innombrables écoles de perfectionnement dans les différentes armes, mais on n'a pas donné une âme à ces écoles ; les instructeurs qui en étaient chargés considéraient leur tâche comme une corvée d'autant plus désagréable que les cours avaient lieu les samedis et les dimanches. Sans doute la plupart d'entre eux – je dis bien la plupart seulement – s'acquittaient-ils de leur mission avec conscience et compétence, mais aucun d'entre eux n'était un animateur, un enthousiasmé, aucun n'avait le feu sacré et ne pouvait par conséquent le communiquer à ses élèves.

Aussi les officiers de réserve, dans leur ensemble, suivaient-ils ces cours avec légèreté, en amateurs, et spécialement avec l'attrait d'une carte de sur-classement dans les chemins de fer : cette faveur, délivrée à la fin de chaque année scolaire, était particulièrement destinée à exciter le zèle et le travail des auditeurs. En réalité, elle était attribuée en récompense de la simple assiduité ; il suffisait de signer sur le registre de présence et d'attendre patiemment que la conférence ou l'exercice soit terminé. Le travail personnel n'était ni reconnu, ni honoré, ni récompensé.

Pour beaucoup d'ailleurs, ces écoles étaient une occasion de retrouver des camarades sympathiques et de faire avec eux d'excellents déjeuners. Ainsi régnait-il une ambiance de laisser-aller et d'aimable indifférence, au sein de laquelle semblait désespérément le jeune enthousiasme des sous-lieutenants frais promus.

Et puis les instructeurs changeaient beaucoup trop souvent pour s'intéresser à leurs élèves et les intéresser. D'ailleurs, je le répète, ils avaient oublié leur rôle et, plus qu'à lui, pensaient à leur avancement, à leurs occupations personnelles. Je ne leur jette pas la pierre, leur responsabilité était très atténuée : eux-mêmes vivaient dans une ambiance routinière et vieillotte. On avait voulu, dès 1919, diminuer le prestige de l'armée, patiemment on s'était attelé à cette tâche odieuse ; la politique la première avait par des mesures de basse démagogie, sapé toute autorité, toute discipline et toute conscience professionnelle. Quant à la bourgeoisie, elle était pleine de mépris pour les militaires de carrière qui, dans une période d'argent facile, vivaient chichement avec des soldes peu reluisantes. Enfin la masse était pleine, sinon de haine, du moins de défiance profonde pour les derniers représentants d'une discipline et d'une contrainte réputées servitude et esclavage.

Ainsi avait-on jeté le discrédit sur l'armée et fait du coup des officiers un corps de fonctionnaires, presque de ronds de cuir. Les résultats en éclataient au grand jour au moment des manœuvres, alors que des milliers de réservistes venaient tripler les effectifs des unités qui y participaient. Tous ces gens, aux idées parfois douteuses, avaient immédiatement l'impression de venir

exécuter une corvée, corvée pour eux, corvée pour les cadres qui les recevaient. Parmi eux, les mauvais se voyaient ainsi confirmés dans leur fâcheuses opinions ; quant aux bons éléments, ils en retiraient une sorte de lassitude, de doute, presque de découragement.

Et que dire des officiers ! On sait que pour les chefs et surtout pour les grands chefs, les manœuvres constituaient une sorte d'examen où se décidaient leur avancement et le sort de leur carrière. Or c'était précisément à ce moment critique qu'on rendait leur commandement plus difficile par un afflux d'officiers de réserve novices et sans entraînement. Leur réflexe immédiat : laisser tomber ces intrus en faisant exécuter le travail par leurs subordonnés de l'active, officiers expérimentés et parfaitement au courant de leur tâche. Et les dits intrus se rendent parfaitement compte de la situation : ils en sont intimement écœurés, ils pensent que pour un acte de présence ridicule, ils ont pour la plupart sacrifié leurs vacances, car bien des employeurs déduisaient les périodes militaires de la durée légale des congés annuels. Ils pensent qu'au lieu de coucher sur la paille, de mal manger et de supporter fatigues et inconfort, ils pourraient se prélasser sur le sable fin d'une plage avec famille et amis. Ils pensent que dans leur naïveté, ils s'étaient fait une joie de l'exécution de leur devoir militaire. La réalité, la triste et fâcheuse réalité, éteint à la fois leur joie et leurs bonnes intentions. Ceux qui, plus nombreux qu'on ne le croit, avaient volontairement demandé à exécuter une période, se jurent de ne jamais plus se livrer à un zèle aussi intempestif. Quant aux autres, ils augmentent le nombre de ceux qui méprisent l'armée et en parlent avec dédain ou avec amertume.

C'est avec une telle armée qu'on a fait la guerre. Des officiers d'active consciencieux et instruits, Et des officiers de réserve insuffisamment instruits, sans conviction ni enthousiasme, souvent découragés, jamais encouragés : des fonctionnaires auxiliaires ... !

Un simple fait pour mettre cet état d'esprit en évidence : le port de l'uniforme. Dans les services, les bureaux et les ministères, pas un officier ne portait sa tenue, tous en civil ; quant aux officiers de troupe, ils n'avaient qu'un souci : dévêtir le plus rapidement possible un uniforme dénué de prestige et jamais respecté. Et ces idées ont prévalu même pendant la guerre de 1939-1940 où les permissionnaires se hâtaient de se mettre en civil. Quant aux officiers de réserve, loin d'être obligés à porter leur tenue pour les cours et les exercices militaires, ils en étaient souvent découragés par les propres sarcasmes des officiers d'active.

Avec une telle mentalité point n'est besoin de s'étonner des conséquences : perte de tout prestige, perte de toute autorité, perte de toute initiative ... et par dessus tout crainte malade des responsabilités. Quant au résultat, il est préférable et d'ailleurs inutile d'en parler.