

Les soldats n'étaient pas encore familiarisés avec l'aviation. Ils ne savaient jamais exactement si l'avion qui les survolait était français ou allemand. Les vols avaient pour utilité de chercher à reconnaître les variations du front, à relever le moral des hommes et à leur apprendre à distinguer nos appareils grâce aux cocardes tricolores peintes sous les ailes. Il fallait donc voler aussi bas que la sécurité hypothétique le permettait.

LA POITRINE TRAVERSÉE

Le maréchal des logis Benoist faisait une reconnaissance dans la région de Baccarat et avait ordre d'atterrir, au retour, à proximité des troupes françaises pour leur remettre un renseignement.

La mission avait été consciencieusement accomplie; Benoist revenait sur la rive gauche de la Meurthe, cherchant un rassemblement pour communiquer sa dépêche.

A Domptail, il n'était qu'à cinquante verges au-dessus d'une troupe qu'il croyait française, lorsqu'un feu nourri était dirigé presque à bout portant contre l'avion.

Celui-ci était criblé de balles. L'une d'elles, crevait le plancher et blessait le passager à une jambe et un bras. Une autre atteignait Benoist en pleine poitrine, traversait le poumon droit en diagonale et venait s'arrêter sous l'omoplate.

Dans un admirable sursaut d'énergie, le pilote se crispait sur sa direction et, malgré la douleur, malgré sa faiblesse, la remettait brusquement à la montée et continuait son vol pendant vingt-vingt minutes, jusqu'à Epinal, où il atterrissait d'une façon impeccable. Il avait la force de descendre seul de l'appareil et de faire des signes pour appeler du secours. Il

tombait dans les bras des mécaniciens, racontait très simplement tout ce qui s'était passé et était transporté à l'hôpital. Dans la nuit, le héros rendait le dernier soupir.

Que dire des prouesses accomplies par l'aviateur du T... Avant de rappeler l'un des vols où son avion fut le plus endommagé, n'oublions pas de dire que ce pilote, très fin et très énergique, prit part le 30 décembre 1914, au fameux bombardement nocturne de Metz, entre 11 heures et minuit 30.

Pour cette expédition, le seul dispositif spécial employé par les quatre pilotes consistait en une petite lampe électrique de poche, sans cran d'arrêt. L'aviation de nuit a fait heureusement des progrès.

Du T... ayant changé d'appareil et appartenant à un groupe de bombardement, prit part à toutes les opérations effectuées contre les batteries de Farbus, Vimy, Givenchy, Beausais et du bois de la Folie. Chaque jour, de nombreuses bombes étaient projetées sur ces objectifs délicats, et les Allemands employaient leurs meilleurs pointeurs à tâcher d'abattre avec leurs pièces spéciales les semeurs de mort.

Le bombardier habituel de du T... était le sergent Thouroude, plus connu sous le nom de Losques. L'équipe était parfaite par son homogénéité et son courage. Le 1er juin, ordre était donné d'aller attaquer les batteries de Farbus.

ILS RIENT DES OBUS

Du T... et de Losques prennent six obus de 90 à bord et s'envolent. Dès le passage des lignes, la canonnade commence. Les flocons de fumée des obus semblent tracer dans les airs l'itinéraire à suivre.

Arrivés aux environs de Farbus, les