

lés, mais quand ils surent dans quel état se trouvait le sergent, leur admiration se changea en une émotion profonde provoquée par la conduite héroïque du malheureux mutilé qui avait lutté jusqu'au bout pour ramener son passager à bon port."

Dès qu'il eut touché terre, de M. ., se tournant vers son camarade, l'interrogea :

— N'as-tu pas cessé d'avoir confiance en moi quand tu as vu dans quel état j'étais ?

— Mon Dieu, je ne pensais pas que tu résisterais à la douleur.

— Eh bien ! tu as vu que tu te trompais. Quand je t'ai dit que je te ramènerais en France, c'est que j'étais sûr de moi. N'avais-je pas charge d'âme ? Et puis, tu me vois tomber chez les Boches ! Ils auraient été trop heureux de constater que j'étais abîmé.

L'observateur saute de l'appareil. Son pilote l'appelle :

— Va vite dire au capitaine que nous avons touché l'objectif et que nous avons vu éclater notre 155 en plein au milieu.

De lui, il n'est pas question. Ce qui lui importe c'est d'avoir accompli sa mission. Son chef vient le féliciter :

— Que désirez-vous comme récompense ? demande-t-il.

— Un avion de chasse pour me venger !

La Légion d'honneur fut remise à ce héros.

UN INVENTAIRE TRAGIQUE

Il est intéressant d'examiner les ravages que l'obus avait faits sur l'avion : au train d'atterrissage, l'essieu avait été brisé, les deux extrémités de la cassure présentant un écartement d'un pied ; à la roue droite, sept rayons arrachés ; au plancher de la nacelle, un trou rectangulaire de 10 pouces de long sur 2 de large. à l'angle de la fenêtre en mica, juste

sous le palonnier ; à côté, un autre trou rond ; dans le plancher de la carlingue, 25 trous de shrapnells, à la carlingue, côté droit, 5 trous de shrapnells ; au côté gauche, une énorme déchirure de deux pieds, limitée, d'un côté par le longeron entré, de l'autre par la traverse oblique. Au plan inférieur gauche : un trou. Au plan supérieur gauche : un trou de 6 pouces de long sur 2 de large, 3 trous de shrapnells et une gerbe d'éraflures. Au plan inférieur droit : 9 trous, dont deux dans le longeron en fer.

A l'intérieur du fuselage, une grande flaque de sang couvrait le plancher sur une longueur de 3 pieds sur une largeur de deux. Un lambeau de chair, provenant du pied du pilote, était accroché à un tendeur, au-dessus du secteur des gaz.

Le longeron supérieur gauche du capot était brisé ; les tendeurs de soutien coupés : l'ampoule d'éclairage électrique arrachée les fils conducteurs sectionnés. La planchette de support des manettes semblait pulvérisée : le contact était détruit. Le palonnier de direction était sectionné à l'extrémité gauche jusqu'au dernier trou orienté vers le pivot. Le bout de cette direction manquait sur une longueur de 8 pouces.

Enfin, on recueillait, d'une part, une botte fourrée pour pied gauche, dont subsistaient seulement la tige montante et le talon ; les déchirures étaient couvertes de caillots de sang.

La partie chausson avait été enlevée par le projectile. D'autre part, une bottine pour pied gauche, dont la partie avant avait été emportée et dont il restait seulement un morceau de tige avec boutons et le talon.

Le glorieux héros de cette tragédie de l'air, dès sa guérison, a demandé à reprendre sa place au front comme pilote de chasse !