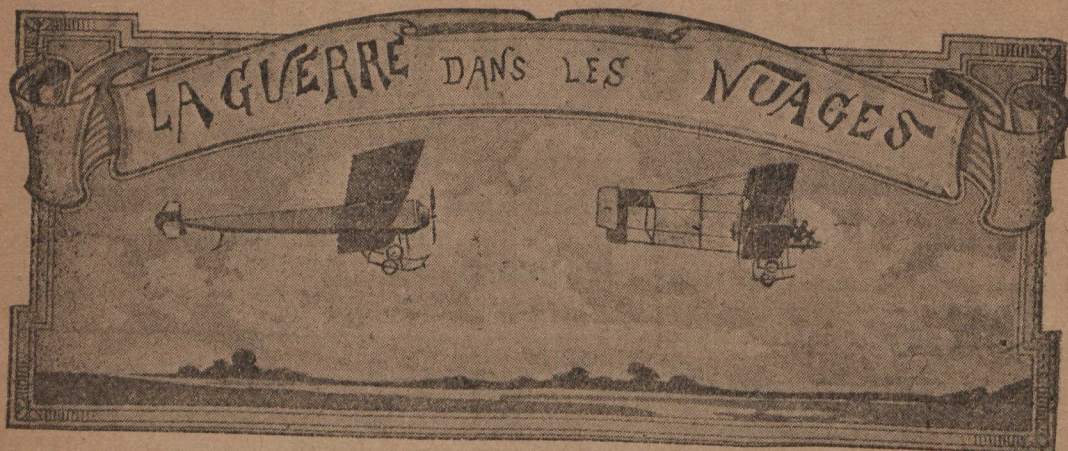




LA NACELLE EN FEU

UN OBUS DE PLEIN FOUET AVAIT FRAPPÉ
LE MOTEUR

Au début de la guerre, le feu de l'artillerie n'était pas encore très précis. Le tir contre avions était une nouveauté.

Peu à peu les pointeurs rectifièrent leur visée et maintenant, si la part du hasard est encore grande, il faut reconnaître que tant du côté français que du côté allemand, les pièces spéciales n'encadrent pas toujours en vain des appareils qu'ils cherchent à abattre.

Un obus, explosant même à cinquante mètres de l'objectif, suffit à projeter quelques éclats qui viennent frapper et traverser l'aéroplane.

De ces traces, rares sont ceux qui n'en ont pas rapporté. L'éclat d'obus est l'incident quotidien auquel s'attendent tous les avions de bombardement de réglage ou de reconnaissance.

Certains sont rentrés avec dix, quinze, vingt atteintes dans leur aéroplane. Les accidents provoqués sont multiples.

Deux appareils ont reçu l'obus de plein fouet et ont été pulvérisés en l'air, ce sont ceux de l'adjudant R... et du sapeur G.

Pour ceux-là, le projectile percuta dans l'avion, qui descendit en chute vertigineuse, venant se broyer et s'incendier sur le sol (5 novembre 1914).

Celui-ci, célèbre dans le civil pour ses records avec passagers — il en détenait quarante et un — avait été chargé de détruire, le 15 août 1914, une batterie spéciale, près de Metz.

Pendant que son observateur le lieutenant de S... se préparait à déclencher ses deux 155, un obus frappa l'aérobuse, qui alla s'écraser aussitôt à terre.

Et pourtant, la chute ne s'ensuit pas obligatoirement lorsqu'un avion est ainsi atteint.

En juin 1915, un sergent pilote évoluait à deux mille deux cents verges au-dessus du bois Le Prêtre. L'observateur, le lieutenant G... prenait des photographies des batteries défendant ce point. Tous deux montaient un biplan bimoteur.

Tout à coup, cinq coups de canon étaient tirés. Le cinquième éclatait exac-