

des haubans font un bruit de ferraille.

Ils ne savent pas exactement les blessures de leur oiseau, mais sont certains qu'il a été touché et bien touché. Malgré cela, malgré le doute, pour la seconde fois, ils reprennent leur réglage.

Après avoir accompli leur mission, ils rentrent et constatent que le biplan a reçu quinze balles : deux longerons sont sectionnés, une poutre, deux montants, un arc-boutant de gouvernail coupés, ainsi que deux fils de cellule. Les autres projectiles ont déchiré les ailes.

Le tir de l'Allemand avait été vraiment remarquable, encadrant à merveille l'objectif, mais n'ayant pas la chance d'atteindre les passagers que leur présence d'esprit avait sauvés.

Le 9 janvier, le même pilote s'envolait avec son mécanicien. Il se tenait à 6 milles à l'intérieur des lignes allemandes, lorsque, pris sous le feu des canons, un obus de 37 venait percuter sur la magnéto qu'il arrachait avec un morceau du caisson et les tôles d'aluminium du moteur.

Un cylindre était défoncé et l'hélice brisée. Par miracle, les morceaux de celle-ci passaient tout à côté de la queue du dernier T, le brisant, sans atteindre la poutre qu'ils frôlaient. Si celle-ci avait été touchée, c'était la rupture immédiate de l'appareil. D'autre part, quatre fils de cellule étaient cisaillés par des éclats.

LE MOTEUR INERTE

Bien entendu, arrêt subit du moteur. Que faire ? Le vent debout est extrêmement violent. Deux solutions se présentent : ou s'enfoncer plus avant dans les lignes allemandes et se faire capturer en atterrissant, ou "essayer" de rentrer en territoire français en franchissant les

tranchées à une hauteur dérisoire et en allant ainsi à une mort presque certaine.

C'est cette dernière décision que le pilote choisit. Et il faut faire vite, car l'appareil, maintenant livré à lui-même et luttant contre un vent qui l'empêche d'avancer, va perdre promptement sa hauteur. L'émotion qu'il vient de ressentir en voyant éclater un obus à ses côtés, l'aviateur doit la dompter et ne point y réfléchir. Du sang-froid ou il ne pourra rentrer.

Et c'est dans de telles circonstances qu'on apprécie la beauté du caractère de nos héros de l'air qui, quel que soit le danger qu'ils rencontrent, doivent maîtriser leurs nerfs et leurs pensées pour s'occuper aussitôt de la tactique à suivre.

L'avion, fort heureusement, est à 2,600 verges, mais ce n'est pas considérable étant donné la force de l'ouragan. Le pilote pique juste assez pour que son biplan acquière une vitesse supérieure à celle du vent et le moins possible pour ne pas perdre de hauteur inutilement.

C'est un véritable tour de force, une séance d'équilibre. Enhardis, les Allemands continuent à tirer avec leurs canons jusqu'à ce que l'appareil atteigne 900 verges.

La cible est magnifique et les pointeurs peuvent aisément viser, car là il ne s'agit pas d'accomplir des zigzags, de piquer et monter pour dérouter les artilleurs. Il faut aller tout droit. Le pilote regarde au loin nos tranchées qui l'hypnotisent comme l'acrobate sur fil de fer fixe obstinément un point.

Après les canons, c'est la fusillade qui commence. Les deux voyageurs de l'air voient très distinctement les fantassins allemands tirer de leurs trous et entendent les balles qui sifflent autour de leur