

tent plus ou moins fortement gravés dans ma mémoire, il en est un qui, pour être le dernier en date, les a tous dépassés en intensité dramatique. Il se rapporte à une action qui, pour n'avoir pas eu de témoins et s'être passée moralement, n'en a été que plus poignante. Je veux parler de l'heure qui a précédé mon atterrissage en Suisse.

"Comme vous le savez, j'étais allé, le 27 juin, bombarder les hangars à zeppelins de Friedrichshafen. Ma mission accomplie, et tout s'étant bien passé, j'avais joyeusement pris le chemin du retour, lorsque, au bout de quelques instants, je m'aperçus que l'essence n'arrivait plus au réservoir en charge.

"J'en eus vite découvert la raison : le robinet de la pompe chargée de faire monter l'essence du réservoir à pression à celui en charge était perdu. D'un coup d'oeil au niveau, je vis qu'il indiquait 30 litres, et j'avais encore plus de 100 miles à faire pour atteindre nos lignes !

"La consommation étant de 4 gallons et demi à l'heure et la vitesse de 65 miles, il m'était donc encore possible d'arriver en terre Française. Mais il était écrit que la fatalité serait contre moi jusqu'au bout, car bientôt je pus constater que ma vitesse moyenne avait considérablement baissé. J'étais maintenant vent debout !

"Que faire ?

"Je m'acharnai à suppléer au robinet avec mes doigts ou mon mouchoir. Peine inutile, la pression ne tenait pas.

Il faut ménager l'essence

"Je songeai alors à revenir en ligne droite et à traverser le territoire de Shafhouse, ce qui me faisait gagner pas mal de kilomètres, mais m'obligeait à violer la neutralité de la Suisse. Pouvais-je, pour

sauver ma liberté, risquer de créer des difficultés diplomatiques ? Appartenant à une nation combattant pour l'indépendance des peuples, je ne m'en reconnois pas le droit.

"Il ne me restait plus que deux alternatives : ou voler très haut, pour économiser le combustible, mais en allant moins vite, ou voler bas, afin d'augmenter la vitesse, mais en consommant davantage. Ces principes étant immuables, il fallait choisir.

"Je m'arrêtai à la première solution, faisant des prodiges d'économie, ce qui, malheureusement, influençait en rapport direct ma vitesse horaire.

"J'étais à 3,600 verges, et complètement gelé ; mais j'avais bien autre chose à penser ! C'est là que vraiment je connus des minutes d'angoisse ! Je volais au-dessus ou dans les nuages et, de temps en temps, j'apercevais le Rhin et un coin de terre. Juste assez pour me repérer sur ma carte et compter les kilomètres qui me séparaient encore du nid, en constatant qu'ils devenaient de plus en plus longs à franchir.

"Cependant, j'espérais toujours trouver un courant favorable.

"Hélas ! au fur et à mesure que la distance diminuait, l'essence en faisait autant, malgré tous mes efforts pour l'économiser. Que n'aurais-je pas donné pour arrêter, momentanément, l'écoulement du précieux liquide, écoulement qui ne m'avait jamais paru aussi considérable. Ah ! j'en ai fait des calculs de minutes et de litres, pendant une heure et demie ! Mais le problème restait le même : aller vite, en usant beaucoup, ou consommer peu, et aller lentement. Le comble des cercles vicieux !

"Plus qu'un gallon !