

LE PAYS DE FRANCE



Organe des
ETATS
GÉNÉRAUX
DU
TOURISME

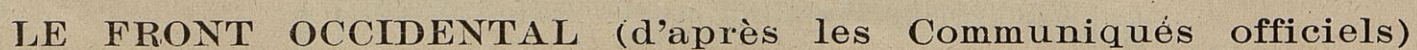
Edité par
Le Matin
2, 4, 6
boulevard Poisson
PARIS

G. Evert

COMMANDANT EN CHEF DES ARMÉES RUSSES
DU CENTRE

Abonnement pour la France.... 15 Frs

Abonnement pour l'Etranger... 20



LA SEMAINE MILITAIRE

DU 20 AU 27 JUILLET

NOUS voici au deuxième anniversaire de la déclaration de guerre ; depuis deux ans, par la volonté d'un homme, par la décision du kaiser abhorré, des armées s'entrechoquent, des millions d'hommes luttent les uns contre les autres, des flots de sang coulent ; la ruine et la dévastation sont portées dans de riches contrées. Mais au seuil de la troisième année, ceux qui se sont levés d'un élan magnifique pour la défense de la liberté, du droit, de la civilisation, aperçoivent la radieuse aurore de la victoire.

Commencée sous l'impression du recul des armées russes, de l'égorge-ment de la Serbie, l'année qui vient de s'écouler a été marquée par de grands événements ; notre brillante offensive de Champagne, l'intense préparation militaire des alliés, la coordination de leurs efforts et surtout la réalisation du front unique ont été les gages de la victoire future. Verdun ! ce nom restera flamboyant au milieu de la deuxième année de guerre ; c'est là qu'a sombré la puissance militaire de l'Allemagne. Et les victoires des Russes, et les victoires des Italiens, et les victoires des armées britanniques et des armées françaises ont été possibles parce que sur ce coin de terre lorraine les poitrines de nos braves ont barré la route à la ruée allemande.

A l'occasion de ce deuxième anniversaire, salut à nos vaillants alliés, salut à nos glorieux poilus ! Victoire aux armées du Droit !

C'est encore sur le front de Picardie que les opérations ont été le plus actives, durant la période du 20 au 27 juillet.

Le 21, les troupes britanniques, continuant à progresser au nord de la ligne Bazentin-Longueval, atteignent le bois des Foureux, que l'ennemi est contraint d'abandonner.

Le 23, après vingt-quatre heures d'accalmie relative, la bataille se rallume sur tout le front, de Pozières à Guillemont. Les Australiens et les territoriaux anglais attaquent le village de Pozières à la fois par le Sud-Ouest et le Sud-Est. La lutte, très violente, dure toute la journée dans ce village et ses abords immédiats ; elle est également acharnée sur les autres points de la ligne. Longueval et Guillemont, en totalité ou en partie, passent de mains en mains : cette dernière position, toutefois, reste en grande partie à nos alliés.

Le 24, les Allemands essaient en vain toute la journée de reprendre ce qu'ils ont perdu les jours précédents : nos alliés tiennent la plus grande partie du village de Pozières.

Le 25, les Allemands reçoivent des renforts importants d'infanterie et d'artillerie ; de violentes attaques, tentées un peu partout contre les lignes de nos alliés, sont brisées. Partout, des combats d'infanterie ; malgré son opiniâtreté, l'ennemi ne peut refouler les Anglais nulle part : au contraire, ceux-ci gagnent un peu à Pozières.

Le 26, ils sont maîtres de tout ce village ; ce succès se complète pour eux par l'enlèvement, dû à leurs territoriaux, de deux fortes tranchées voisines ; en outre, ils font là (comme tous les jours) de nombreux prisonniers.

Le 27, sur ce front, on ne signale que des corps à corps et une certaine activité de l'artillerie allemande qui prodigue des obus à gaz asphyxiants.

Pendant que nos alliés font d'excellent travail dans leur secteur, notre front de la Somme est, lui aussi, le théâtre d'une lutte ininterrompue.

Le 21, un bataillon cherche à nous enlever nos nouvelles positions au sud de Soyécourt : repoussé, il revient à la charge le 23 par une attaque de nuit qui reste infructueuse. L'ennemi avait déjà essuyé un échec le 21, dans son effort pour aborder nos lignes au sud de Maucourt.

Le 24 et le 25, nous nous occupons à reprendre le village d'Estrées, dont une partie finit par nous rester. Le 26, nous marquons un petit progrès à 150 mètres au sud-est de ce village, et nous enlevons quelques tranchées au nord de Vermandonvillers.

Le 27, nous faisons des progrès à l'est d'Estrées.

Il n'est pas de jour où l'on ne fasse prisonniers quelques Boches : la seule journée du 24 nous en vit prendre 127 autour d'Estrées, plus 10 canons, dont 4 de 105. Quant aux mitrailleuses, munitions, le total en est imposant.

Avant de quitter ce front, signalons la visite qu'y a faite, ces jours-ci, celui que les journaux d'outre-Rhin appelaient en août 1914 « Notre Très-haut Seigneur de guerre » et qu'ils appellent aujourd'hui simplement le kaiser. Sa présence parmi ses troupes ne paraît pas leur avoir ramené la victoire.

De la Somme à la Meuse, du 21 au 26, on ne signale que des incidents, explosions de mines, coups de main, dispersions de patrouilles allemandes, duels locaux d'artillerie. Les Boches nous tâtent sournoisement de temps à autre par des simulacres d'offensive ; mais ils constatent chaque fois avec pertes que, là comme ailleurs, nous restons l'œil ouvert.

Le 27, forte attaque dans la région de la Ville-aux-Bois contre notre ligne Nord-Ouest du bois des Buttes : l'assaillant est repoussé. En Champagne, une autre attaque qui avait été précédée d'un violent bombardement a été tentée contre nous à l'ouest de Prosnes, sur environ 1.200 mètres. Arrêté par nos tirs de barrage, l'ennemi peut tout au plus prendre pied dans quelques tranchées d'où nous le chassons aussitôt. Pour lui, échec complet.

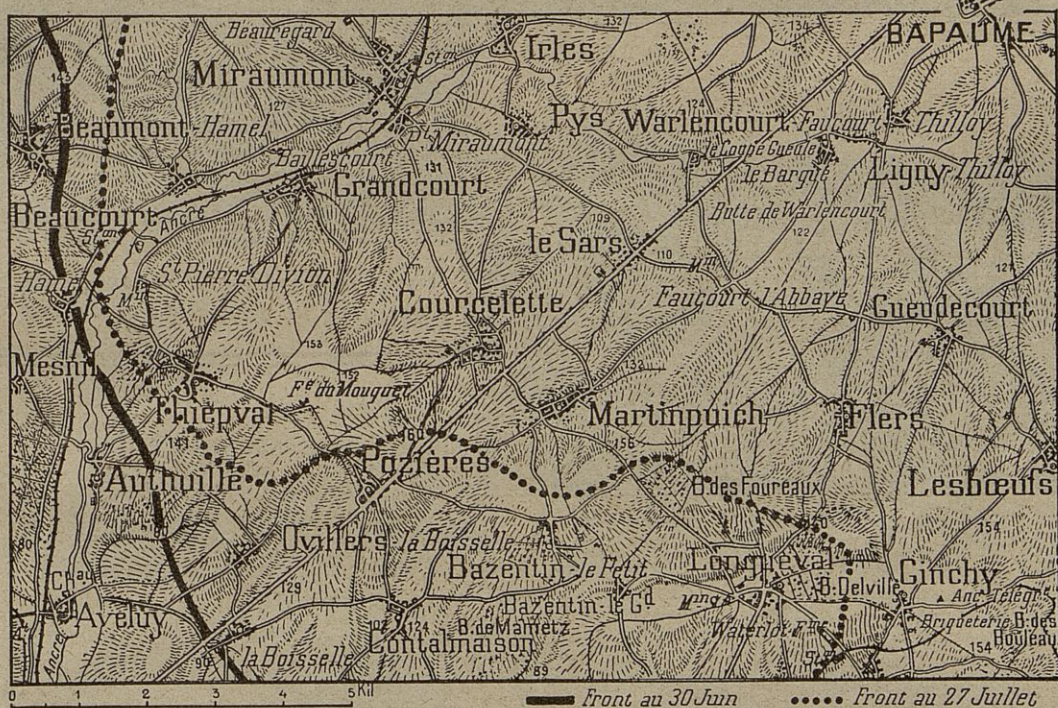
Avec la période que nous résumons a commencé (21 juillet) le sixième mois de la folle entreprise du kronprinz devant Verdun. Ce prince a beau être, comme son généreux père, prodigue du sang des autres, s'il mesure les résultats acquis aux sacrifices qu'ils lui coûtent, il doit regretter d'avoir pris une initiative dont il reste prisonnier.

Les attaques, les bombardements dirigés contre ce secteur du 20 au 27 n'ont rien rapporté à l'ennemi. L'action de l'artillerie continue à être prépondérante sur les deux rives de la Meuse. Chattancourt, Fleury, le bois Fumin, la Laufée sont bombardés avec une ténacité qui n'a d'égale que la prodigalité de notre réplique. Le 21, nous repoussons une attaque au sud de Damloup. Le 22, nous progressons au bois de Fleury. Du 23 au 26, on se bat par petits groupes autour de la Chapelle-Sainte-Fine : nous y remportons chaque jour quelques petits avantages. A la date du 24, nous avions ramassé là en huit jours plus de 800 prisonniers. Le 24, action plus sérieuse sur la rive droite de la Meuse.

Notre infanterie enlève une redoute immédiatement à l'ouest de l'ouvrage de Thiaumont. Dans la nuit du 26 au 27, bombardement intensif contre la cote 304 et la région Fleury-la-Lauffée. Nous progressons à la grenade à l'ouest de Thiaumont.

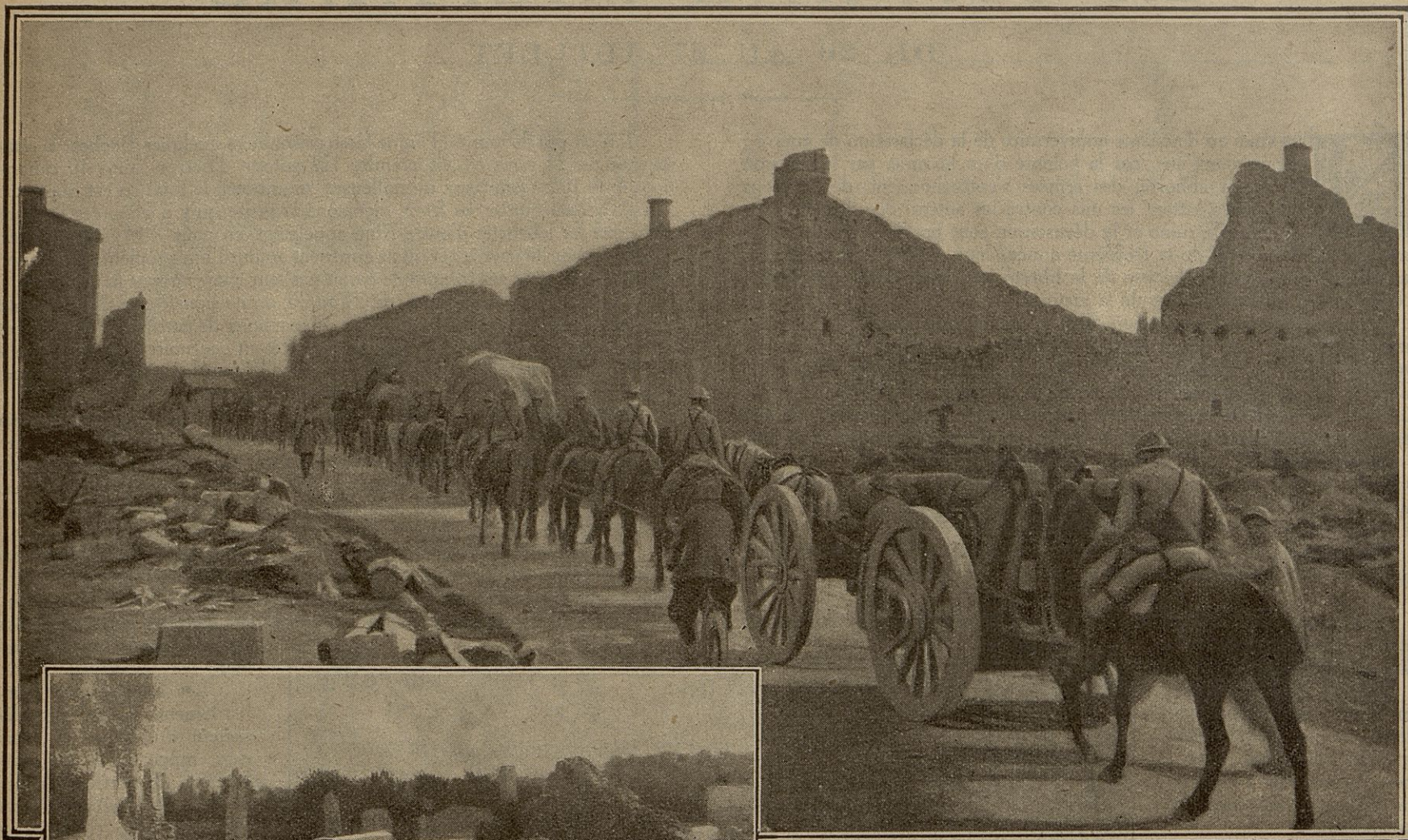
De Verdun à l'Alsace, nous avons repoussé toutes les attaques essayées par les soldats du kaiser : le 21, au nord de Wissembach ; le 22, au nord-ouest de Saint-Dié ; le 23, aux Eparges ; le 26, au nord d'Altkirch, vers Balschwiller. Aucun changement sur les fronts en Belgique : on n'y signale que des actions locales d'artillerie. Celle des Belges travaille à détruire les ouvrages allemands à Steenstraete.

Les prouesses de nos aviateurs reviennent si souvent dans les communiqués que la place nous manque pour les enregistrer toutes. La « cinquième arme » a pris chez nous et chez les Anglais un développement merveilleux. Durant la période écoulée, c'est tous les jours que nos escadrilles ont effectué des bombardements sur l'ennemi ; plus de mille obus ont été lancés sur des gares, des établissements militaires, des convois de munitions allemands. Nos aviateurs en ont jeté même à Mulheim ; le sous-lieutenant Marchal est allé jusqu'à Berlin, où il a jeté des ballots d'une proclamation rédigée en allemand et qui faisait remarquer aux Berlinoises qu'il lui eût été facile de leur lancer des projectiles moins inoffensifs, mais que les aviateurs français ne tuent pas les femmes et les enfants. Il n'avait pas d'armes à bord ; malheureusement il n'a pu pousser jusqu'en Russie et a été fait prisonnier à Cholm. Nungesser a abattu son dixième avion ; Delorme son cinquième. Chaput son huitième. Ce dernier a été blessé.

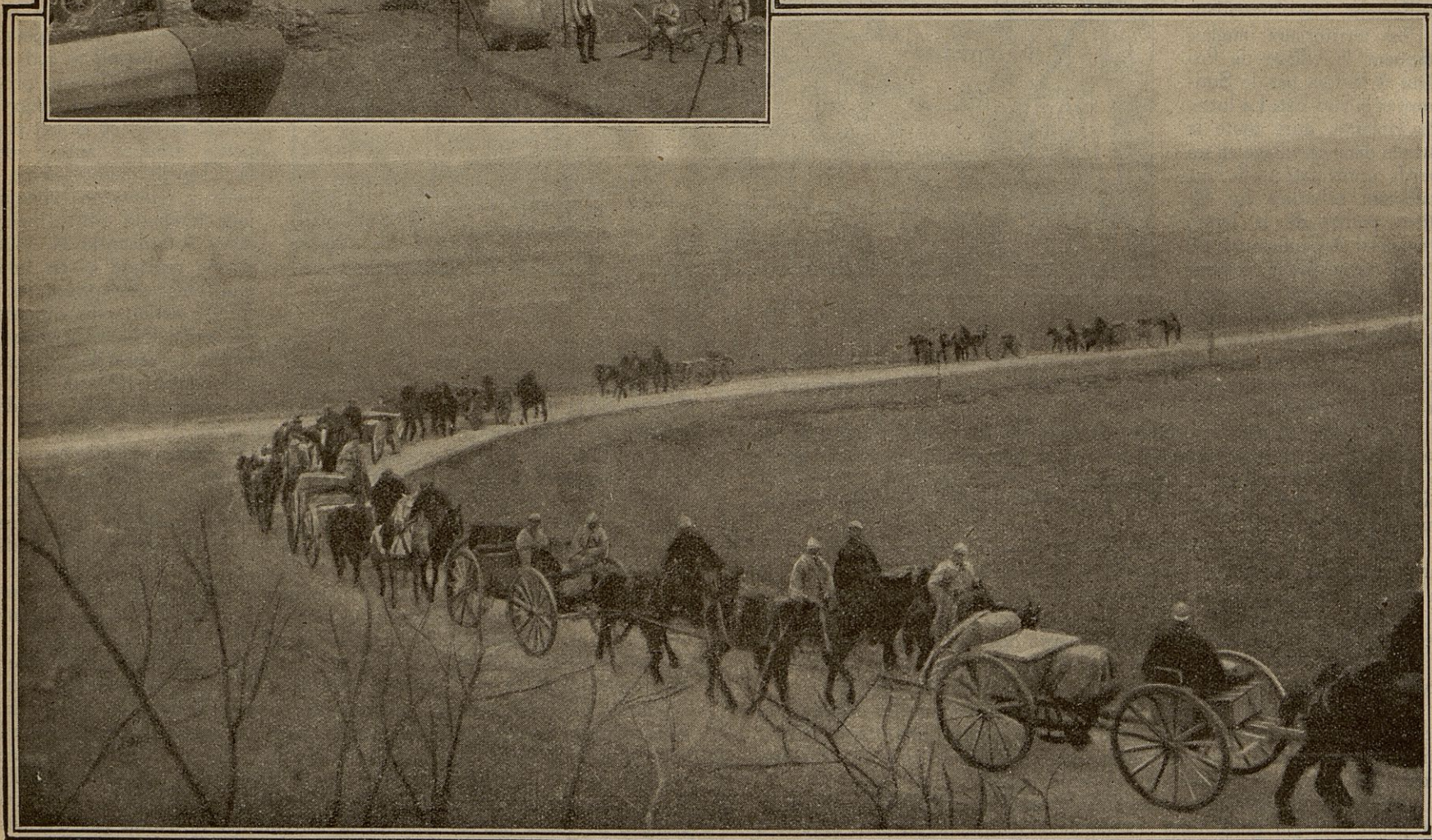


LE TERRAIN DE L'OFFENSIVE BRITANNIQUE EN PICARDIE

CONVOIS DANS LA RÉGION DE VERDUN

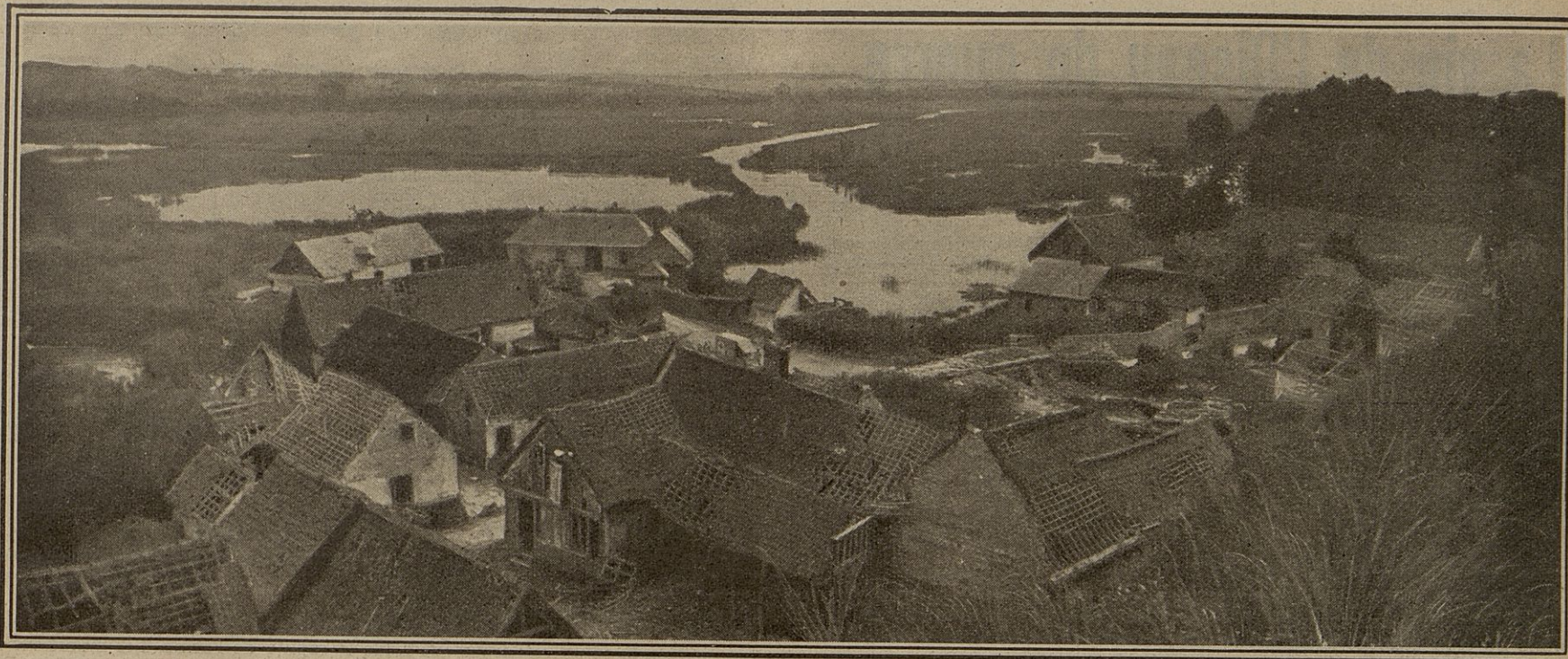


Un convoi automobile attend, dans un village en ruines, que l'obscurité lui permette d'approcher des lignes sans être repéré.



En arrière des premières lignes du front, d'innombrables convois de toute sorte circulent sans interruption dans tous les sens, avec un ordre parfait. En haut de la page, notre photographie montre de l'artillerie lourde se rendant à destination. Bien qu'il transporte une pièce énorme, le convoi tient relativement peu de place sur la route. En bas, un autre convoi d'artillerie se hâte vers les positions où il est attendu. Ce dernier convoi est formé de ces excellents 75 qui ont montré leur supériorité sur toute autre artillerie légère.

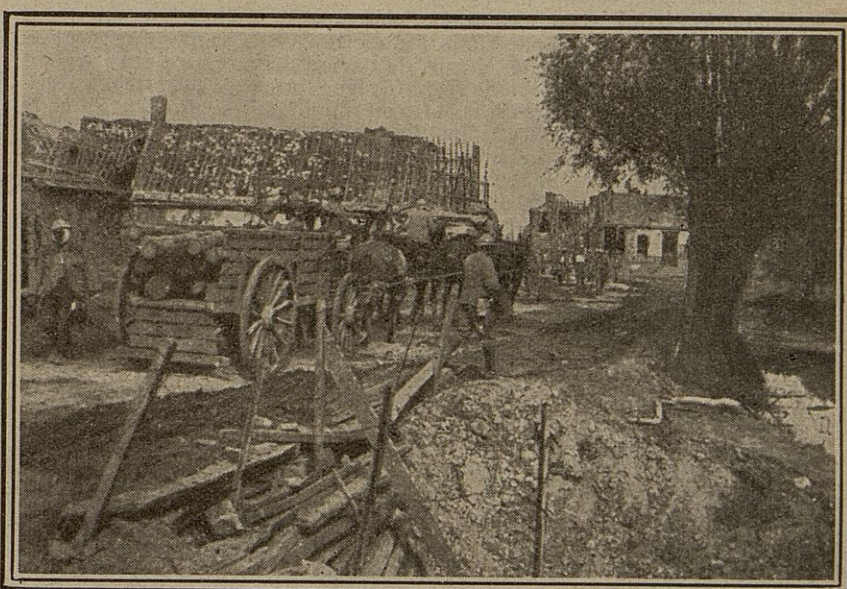
DANS LA VALLÉE DE LA SOMME



De la partie nord-est du village de Frise, on découvre au loin la vallée de la Somme. Elle coule là en pays plat, entre des rives marécageuses. Cette partie du village a relativement peu souffert de la guerre, qui n'y a causé de dommages qu'aux toitures.



Les Allemands s'acharnent tout particulièrement sur les églises. En voici encore une qu'ils ont rasée, dans la Somme.



A travers un village en ruines de la Somme, ce convoi porte du bois destiné à étayer des tranchées creusées près de là.



Des soldats blessés légèrement ont reçu sur place un pansement sommaire. Quittant à regret le terrain qu'ils viennent de reprendre à l'ennemi, ils s'en vont par groupes vers l'arrière où ils trouveront dans une ambulance bien organisée les soins que réclame leur état. Ils n'y resteront pas longtemps, ils sont impatients de reprendre leur place dans les rangs des combattants. Les ruines qu'ils rencontrent en traversant le village leur rappellent la peine qu'ils ont eue pour l'enlever aux Allemands, aux mains desquels il ne retombera plus.

LA GUERRE AÉRIENNE

La vie de l'Oiseau de guerre

Issu uniquement de l'audacieux génie français, l'avion, appareil de sport aérien en temps de paix, est devenu dans les mains de nos aviateurs un engin militaire redoutable par lequel s'affirment une fois de plus le courage et la folle bravoure des nôtres.

Maîtres de la mer par la puissance de leur flotte et par la froide résolution de leurs marins, les alliés sont aussi maîtres de l'air par la qualité et le nombre de leurs avions ainsi que par le courage de leurs aviateurs.

Il paraît intéressant de suivre la vie de cet ingénieux instrument de combat, depuis sa conception jusqu'à sa fin, et montrer comment il naît, comment il vit, comment il finit.

Éléments de l'avion. — L'avion comprend un planeur formé de surfaces entoilées, entraîné dans l'espace par un groupe motopropulseur formé d'une ou plusieurs hélices tractives ou propulsives commandées par un ou plusieurs moteurs à explosion.

La valeur de la surface portante est déterminée d'après le poids de l'avion et la vitesse qu'il devra réaliser. Le poids de l'avion comprend le poids propre de l'appareil, le poids du combustible et de l'huile de graissage, la charge utile. La charge totale par mètre carré de surface portante doit rester comprise entre 20 et 45 kilogrammes. Le poids d'un biplan vide varie selon son importance de 320 à 3.000 kilos, celui d'un monoplan est de 288 à 300 kilos.

La répartition des poids à bord de l'avion tels que : moteurs, réservoirs, passagers, joue un grand rôle dans l'étude de l'avion, lequel doit être parfaitement équilibré, docile aux commandes et ne jamais courir le risque d'être placé suivant de trop grandes inclinaisons qui causeraient, dans certains cas, des glissades sur les ailes.

Les avions sont du type monoplan, biplan ou triplan, selon que les paires d'ailes sont au nombre d'une, de deux ou de trois.

Les avions militaires peuvent être classés en deux catégories principales :

a) avion léger rapide emportant une charge utile faible ;

b) avion puissant de grande surface emportant une grande charge utile.

Les pièces qui constituent les détails de l'avion doivent être aussi légères que possible et offrir le maximum de sécurité ; leur forme est telle que la résistance au déplacement dans l'air est réduite au minimum ; à cet effet, les mâts qui relient les plans, les bras des trains d'atterrissage ont des sections effilées ou bien sont fuselés, c'est-à-dire entourés de gaines en bois ou métalliques de forme ovoïde offrant une faible résistance à l'avancement dans l'air.

Pour les puissances de 150 HP et au-dessus, le moteur fixe, ou moteur dont les cylindres sont fixes et l'arbre vilebrequin mobile, est seul pratiquement possible dans l'état actuel de la fabrication des moteurs d'aviation, mais cette remarque n'a rien d'absolu, notamment pour l'avenir. Le fonctionnement du moteur fixe est régulier, sa consommation d'essence est faible (370 gr. par cheval-heure) ; il a l'avantage de pouvoir être enfermé dans le fuselage de l'avion, ce qui diminue la résistance à l'avancement.

Le moteur rotatif a son arbre fixe et ce sont les cylindres qui tournent, entraînant une couronne munie d'un nez sur lequel est montée l'hélice ; il en résulte que le refroidissement des cylindres est obtenu par le fouettement de l'air sans le secours d'une circulation d'eau. Le dispositif de montage du moteur rotatif est plus simple que celui du moteur fixe ; par contre, le rotatif manque quelque peu de robustesse et d'endurance ; son usure est rapide, sa consommation d'essence et d'huile est plus élevée que celle du fixe. Enfin, jusqu'à présent, sa puissance est pratiquement limitée à 130 HP en vol ; il offre, en outre, une assez grande résistance à l'avancement.

Le moteur fixe paraît surtout désigné pour la propulsion de l'avion puissant de grande surface portante et à grande charge utile ; le moteur rotatif convient à l'appareil léger rapide. Cette règle n'a rien d'absolu puisqu'on monte aussi maintenant des moteurs fixes légers sur des avions très rapides.

Il semble donc que dans l'avenir le moteur d'aviation de grande puissance sera du type fixe à circulation d'eau réfrigérante.

Construction. — Les constructeurs français, à l'inverse des constructeurs allemands qui introduisent l'acier partout où cela est possible, gardent une préférence marquée pour l'emploi du bois dans la construction des éléments de cellules, des longerons et des fuselages.

Le bois est plus léger et surtout plus élastique que l'acier, mais il a l'inconvénient d'être sujet à des déformations sous l'influence des variations de l'état hygrométrique de l'air.

L'acier permet des solutions élégantes et plus faciles, mais conduit souvent à la construction d'appareils lourds dont les qualités de vol sont ainsi affaiblies.

Plusieurs constructeurs ont alors adopté une solution mixte : emploi du tube d'acier pour les trains d'atterrissage et armatures d'empennage et quelquefois pour les supports de voilures ; emploi du bois pour la construction du fuselage et des ailes.

Le fuselage est généralement entoilé ; quelquefois, il est formé d'une coque en bois contreplaqué maintenue rigide par des cloisons intérieures ; ce mode de construction réduit l'importance du haubannage intérieur.

Les ailes sont armées par des longerons en bois de frêne ou de peuplier, ou par des tubes d'acier (Voisin) et des nervures. Ces dernières sont actuellement toujours en bois, les nervures en tôle emboutie ayant été abandonnées après des essais défectueux.

Les aéroplanes, étant en général destinés à être transportés par des tracteurs et des remorques, ou par voie ferrée, doivent être facilement démontables.

A cet effet, la voilure ou cellule se sépare quelquefois en deux demi-cellules (Nieuport, Voisin, etc.), ou bien les extrémités des plans se démontent et réduisent ainsi l'encombrement de l'appareil (Caudron, Farman).

Afin d'obtenir un démontage rapide des ailes, leurs attaches au fuselage permettent sur certains appareils d'en effectuer le démontage, sans dérégler aucune partie de l'avion.

Les appareils militaires, étant tous appelés à effectuer des vols de nuit, sont munis d'un dispositif d'éclairage de bord intérieur et extérieur et d'indicateurs d'inclinaison longitudinale et transversale ; les avions doivent résister autant que possible aux intempéries atmosphériques ; les toiles de la voilure sont émaillées ou vernies ou peintes ; les pièces d'acier, les cordes à piano ou fils d'acier de haubannage sont aussi peints, d'autres pièces sont entretenues au gras. Les surfaces supérieures des ailes et du fuselage sont camouflées aux couleurs verte et marron afin de les rendre difficilement repérables par l'ennemi ; le dessous des ailes et du fuselage est peint en bleu clair, couleur qui se confond avec celle du firmament.

L'appareil monté et réglé est alors livré au service de réception chargé des essais en vol.

Armement. — L'armement d'un avion de guerre doit être étudié en même temps que l'établissement du projet de l'appareil.

L'ingénieur d'aviation se préoccupera de choisir l'arme convenant à l'utilisation de l'avion et de l'installer de manière à placer les aviateurs dans la position la plus commode permettant un tir étendu et un rechargement facile et rapide de l'arme. Les munitions et bandes à cartouches seront placées dans des coffres facilement accessibles, les dernières sont quelquefois sur un touret se déroulant automatiquement.

L'arrimage des bombes dans la nacelle est particulièrement difficile, notamment lorsqu'il s'agit de projectiles de gros calibre très lourds et d'un maniement délicat ; primitivement on se contentait de placer les projectiles au fond de la « carlingue » et le bombardier les lançait par-dessus bord, au moment qu'il jugeait favorable ; ce procédé était dangereux, peu précis et long.

On essaya d'accrocher les bombes sous les ailes (Bréguet, Michelin) ou sous les carlingues (Voisin, obus de 155), mais cette solution, nuisible à la vitesse de l'avion, puisque la résistance à l'avancement était augmentée, présentait un danger très grave en cas d'atterrissage forcé, les bombes étant armées au départ de l'avion.

L'expérience a prouvé que la meilleure façon de lancer les projectiles est de les projeter horizontalement, les culbutes qui se produisent malgré les empenages des obus aériens sont ainsi évitées. Un appareil de bombardement bien

compris doit donc emporter un certain nombre de lance-bombes placés à l'intérieur du fuselage où les projectiles seront arrimés à l'aide d'un verrouillage à déclenchement. De cette sorte, le bombardier, en assurant la défense de l'avion, peut en quelques secondes, au moment favorable, envoyer sa bordée d'obus. Ce moment est déterminé à l'aide de différents appareils de visée aujourd'hui très perfectionnés.

Les projectiles employés dans les bombardements furent les obus de 75, 90, 155, 220, munis d'empennages spéciaux, alors qu'aujourd'hui on tend de plus en plus à adopter des projectiles spécialement étudiés ayant une plus faible dérive présentant, au point de vue aérodynamique, une forme très favorable et possédant, en outre, une puissance de destruction considérable.

Réception en vol. —

Les conditions du marché de commande spécifient

généralement que l'avion doit atteindre une altitude de 2.000 mètres en un temps inférieur ou égal à un temps fixé (10 à 15 minutes) en emportant sa charge utile complète ; ces éléments déterminent la vitesse ascensionnelle.

En même temps l'avion est l'objet d'un examen approfondi destiné à s'assurer que toutes les parties ont été montées correctement et ne présentent pas de défauts.

Pour la réception des avions de types nouveaux, les essais sont répétés et poussés de manière à faire ressortir nettement les qualités et les défauts des appareils.

Les avions neufs ou réparés sont livrés à la réserve générale de l'aviation qui en dispose suivant les ordres du commandement en chef pour alimenter les escadrilles du front.

UTILISATION MILITAIRE DES AVIONS

Les avions de guerre ont aujourd'hui les rôles suivants à remplir :

1° Reconnaissance des mouvements de l'ennemi et réglage de tir ;

2° Bombardements ;

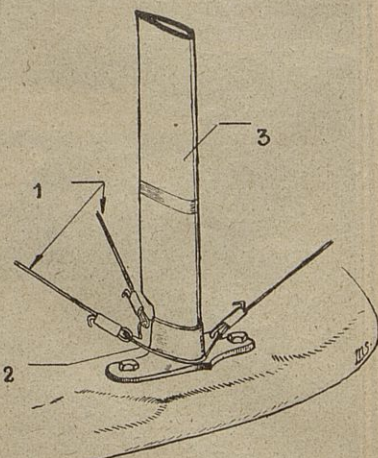
3° Chasse aux avions de l'ennemi.

Ces trois principaux rôles ont donné naissance à trois catégories d'appareils de types assez différents, connus sous le nom d'avions de reconnaissance, de bombardement, et d'avions de chasse ou de combat.

Appareils de reconnaissance. — L'appareil de reconnaissance est généralement de puissance moyenne ; il est doué d'une grande vitesse ascensionnelle et doit monter très haut, au moins à 3.500 mètres, afin d'être autant que possible à l'abri des attaques des appareils de chasse ennemis.

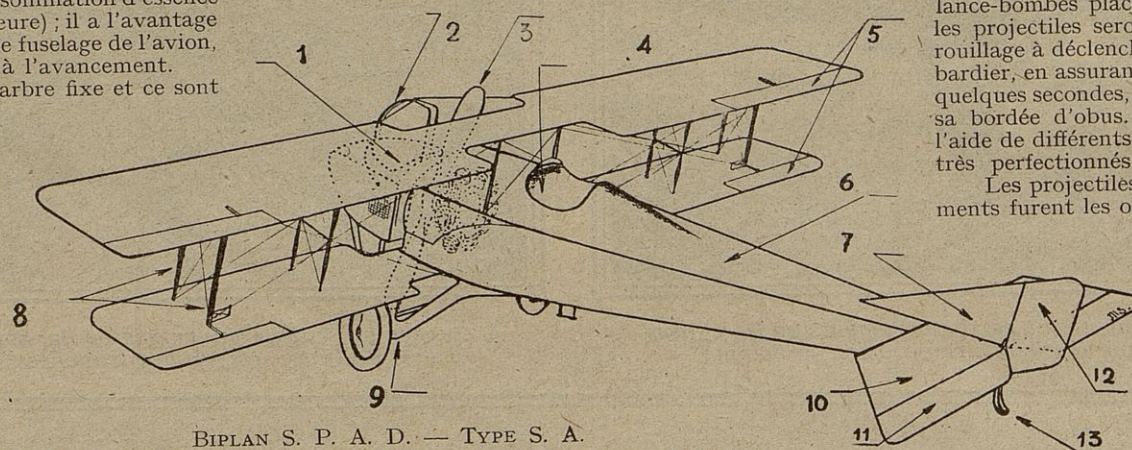
Il sera pourvu d'une carlingue donnant un grand champ de vue sur le sol et portera les appareils de bord, propres à faciliter l'accomplissement de sa mission, tels que : appareils photographiques, jumelles et installation de T.S.F.

Il devra être armé surtout en vue de sa défense et au besoin pour attaquer un ennemi ayant une puissance analogue à la sienne.



ATTACHE D'UN MAT

LÉGENDE : 1. Haubans. — 2. Godet. — 3. Mat.



BIPLAN S. P. A. D. — TYPE S. A.

LÉGENDE : 1. Passager. — 2. Mitrailleuse. — 3. Hélice. — 4. Pilote. — 5. Ailerons. — 6. Fuselage. — 7. Plan de dérive. — 8. Mâts. — 9. Train d'atterrissage. — 10. Stabilisateur. — 11. Gouvernail de profondeur. — 12. Gouvernail de direction. — 13. Béquille.

Appareils de bombardement. — L'appareil de bombardement est à grande surface et à grande puissance; il possède une charge utile importante afin d'avoir un grand rayon d'action et un pouvoir destructif notable.

Ainsi, l'avion de bombardement « Voisin » présente les caractéristiques suivantes : envergure, 15 m. 75 ; profondeur des plans, 1 m. 35 ; surface portante des plans principaux, 52 mètres carrés ; moteur Canton-Unné, 140 ou 150 HP ; vitesse, 110 kilomètres à l'heure ; charge totale, 400 kilos.

D'autre part, il doit être aussi armé pour pouvoir se défendre contre les avions de chasse légers en face desquels sa masse assez forte le met en état d'infériorité sous le rapport de la rapidité d'évolution. Enfin, il doit atteindre une altitude élevée sous peine d'être descendu par les batteries terrestres et les autos-canon.

Les avions de bombardement opèrent en escadres et escadrilles protégées par des avions de chasse et de combat, qui au besoin leur ouvrent le passage dans la flotte aérienne ennemie et les défendent contre elle.

Les centres des groupes de bombardement sont nécessairement éloignés du front, les appareils en marchant vers les lignes doivent avoir le temps de gagner l'altitude nécessaire sans être obligés de monter en spirale.

Avions de chasse. — L'avion de chasse, qui jouait un rôle un peu effacé au début de la guerre, a conquis une place de plus en plus considérable. C'est lui qui nous assure aujourd'hui la maîtrise de l'air.

Avec un poids relativement faible, sa vitesse, sa puissance, son armement ont été augmentés. Le biplace a dû céder le pas au monoplace et pour le moment les plus redoutables avions sont les plus petits, armés d'une mitrailleuse.

Nous avons vu plus haut les caractéristiques d'un avion de chasse moderne, biplan S. P. A. D., type S. A.

Les aviateurs se sont battus d'abord au mousqueton et au revolver, puis, après des perfectionnements, le passager a pu disposer d'une mitrailleuse ou d'un canon qu'il pointait à volonté; maintenant, dans plusieurs cas, la mitrailleuse est fixe sur l'avion et le pilote manœuvre son appareil de manière à placer avion et mitrailleuse en poste d'attaque. Son audace et son habileté de manœuvre assureront la victoire.

Les avions de chasse allemands sont généralement du type monoplane; ce sont les « Fokker » auxquels on a donné une célébrité imméritée. Nous préférons employer des biplans pour accomplir le même rôle. Nous avons abandonné le tir à travers l'hélice, mis en honneur par Garros, mais nos ennemis continuent à s'en servir; peut-être serait-il bon d'y revenir franchement.

Les beaux jours de l'avion. — Voici l'avion militaire attaché à une escadrille en service dans l'un des trois rôles énumérés ci-dessus.

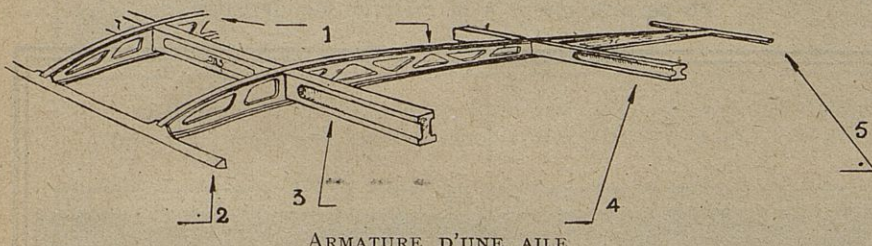
C'est maintenant sa vie glorieuse qui commence; toujours prêt à s'envoler, son armement, son plein d'essence maintenus au complet, il attend l'heure où son pilote le conduira à la bataille là-haut dans les airs à des altitudes qui atteignent et dépassent même 4.000 mètres.

Nous connaissons les exploits de nos aviateurs, nous en lisons tous les jours le compte rendu dans les journaux, dans les revues. Ces exploits sont comme autant de feuilles de lauriers qui s'ajoutent à celles dont nos soldats auréolent chaque jour notre beau pays.

LES LENDEMAINS DE GLOIRE

Puis, un jour, l'avion revient dans nos lignes blessé; et, cette fois, les soins usuels seront insuffisants pour le remettre en bon état de vol: il faudra l'envoyer à l'arrière du front pour réparation ou pour réforme.

Réparations. — Après chaque vol, des mécaniciens d'escadrille visitent l'avion avec soin, vérifient son réglage et celui du moteur. Quelquefois, malgré tant de vols, la voilure est encore en bon état, mais le moteur est usé et fatigué; il devra être renvoyé dans un parc d'où il sera expédié aux ateliers de réparations.



ARMATURE D'UNE AILE

LÉGENDE: 1. Nervures. - 2. Bord d'attaque. - 3. Longerons avant - 4. Longerons arrière. - 5. Bord de sortie.

En cas d'usure générale, l'avion et son moteur sont expédiés ensemble aux ateliers d'aviation.

Quand l'avion arrive à l'arrière, il est l'objet d'un examen; suivant son état et son âge, il est réformé ou mis en réparation pour être ensuite renvoyé au front ou envoyé dans les écoles de pilotage.

Le moteur, à son tour, est réparé ou bien réformé si son état est trop mauvais.

Réparation du moteur. — A son arrivée à l'atelier de réparations, le moteur est démonté complètement; toutes les pièces sont nettoyées à l'essence, puis examinées soigneusement, afin de s'assurer qu'elles ne présentent pas de traces de rupture ou d'usure exagérée.

Les pièces paraissant présenter un danger de rupture sont immédiatement écartées pour être réparées ou mises au rebut, les autres peuvent être utilisées.

Après changement des pièces usagées, le moteur est remonté et réglé, puis passé au banc d'essai où il subit une épreuve de 20 minutes à pleine puissance après une marche de 40 minutes au ralenti.

La puissance du moteur est généralement mesurée à l'aide du moulinet Renard, quelquefois à l'aide d'un banc-balance. On enregistre le nombre de tours et les conditions atmosphériques dans lesquelles l'essai a été effectué. Ces données permettent de calculer la puissance. Les essais plus précis sont effectués au frein hydraulique Froude ou au frein électrique qui facilitent la marche des études d'un moteur.

Après réception, le moteur est versé en magasin, muni d'une fiche qui porte le procès-verbal de la réparation et de l'essai.

Chaque moteur, comme d'ailleurs chaque avion, est accompagné à la sortie de l'usine de construction d'un livret où se lit la vie de l'avion. A chaque sortie, le pilote indique sur ce livret le nombre des heures de vol et les incidents de marche qui peuvent se produire. Sur ce livret sont également portés les réparations et les changements de pièces principales.

Les moteurs réparés sont ensuite réexpédiés à l'avant ou dans les écoles d'aviation.

Réparation de l'avion. — L'usure d'un avion réside principalement dans la déformation des membres du fuselage et des ailes, dans la fatigue et déchirure des toiles, dans la destruction des enduits par les trépidations et les agents atmosphériques, ou sous les effets des projectiles.

L'examen de l'avion usagé déterminera dans quelle mesure il est encore utilisable et quelle réparation il y a lieu de lui faire subir.

Le plus généralement on remplace les membrures fatiguées et on procède au réentoilage complet ou partiel, puis à l'émaillitage et au vernissage des surfaces.

Les enduits pour avions sont à base de cellulose dissoute dans l'acétone; ils ont la propriété de tendre les toiles en leur donnant une surface émaillée; mais ces enduits résistent mal à l'action de l'eau et des variations de température.

Pour les appareils destinés à rester longtemps dehors, on procède à un vernissage à base d'huile de lin.

Le haubannage est vérifié; les câbles, les cordes d'acier dites « cordes à piano » sont nettoyés, soigneusement examinés et repeints s'ils sont jugés en bon état.

Le train d'atterrissage, qui est généralement une des parties de l'appareil les plus sujettes à fatigue, est remis en état et quelquefois renforcé si l'avion est destiné à une école, car il aura souvent à subir des atterrissages assez brutaux lors des premières leçons données aux élèves pilotes.

L'appareil est ensuite remonté et réglé; il passe alors à l'atelier de montage où il reçoit le moteur et l'hélice qui lui sont destinés.

Hélices. — Les hélices sont l'objet d'une réparation spéciale; elles sont sujettes à déformation sous l'influence des agents atmosphériques, aussi il est indispensable de s'assurer de la parfaite symétrie des pales, c'est-à-dire de l'égalité des pas et des épaisseurs.

Lorsque les hélices ne sont que faiblement détériorées par de petits éclats, on les remet en état en rapportant des pièces soigneusement ajustées à queue d'aronde et collées ensuite.

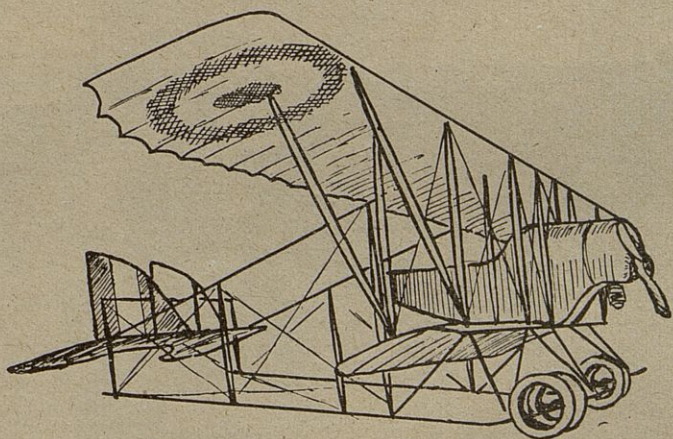
Les hélices sont ensuite rééquilibrées et revernies.

Remise en service. — Les avions neufs ou réparés et destinés au front ont réceptionnés à nouveau et renvoyés ensuite à la réserve générale de l'aviation.

Les avions regagnent alors leur poste par la voie des airs ou par la voie ferrée; ceux destinés aux écoles d'aviation, après avoir été essayés, sont démontés et envoyés par chemin de fer à leur destination. Les avions de types anciens sont spécialement aménagés pour permettre aux débutants de commencer leur apprentissage avec le moins de danger possible. Les ailes ont une surface réduite, de manière que l'appareil ne puisse décoller ou ne puisse dépasser une très faible hauteur. Puis, au fur et à mesure que l'élève pilote se perfectionne, il dispose d'appareils plus puissants, quelquefois à doubles commandes, pouvant être conduits simultanément par le moniteur et l'élève; les commandes de l'élève étant munies de limiteurs d'efforts, de manière que le moniteur puisse annuler une fausse manœuvre de l'élève qui mettrait l'appareil en danger. Lorsque l'élève a acquis une habileté suffisante, il vole seul et peut passer les différentes épreuves de son brevet.

Réforme. — L'avion réformé est désormais devenu inutilisable, il est alors démonté; mais on a soin de recueillir les pièces encore en bon état qui constituaient son ossature et sa nacelle.

Les pièces métalliques sont triées et examinées; celles en mauvais état seront vendues, selon le cas, comme vieux fer, cuivre ou aluminium.



BIPLAN CAUDRON. — TYPE G. 3.

Les bois seront cassés et classés comme vieux bois.

Les pièces reconnues encore bonnes sont nettoyées à la potasse, puis sablées, opérations qui font disparaître l'oxyde et la vieille peinture.

Vérifiées et repeintes ensuite, elles sont utilisées comme pièces de rechange pour la remise en état des avions à réparer.

Ainsi la vie de l'avion sera prolongée le plus possible, sa membrure aura été utilisée jusqu'à la limite imposée par la sécurité d'emploi, jusqu'au jour où l'inexorable réforme viendra mettre un terme à sa belle carrière.

Mais les avions ne sont pas anéantis complètement et leurs numéros se reproduisent sur les gouvernails de leurs successeurs; leur souvenir et leur histoire se perpétuent par ce chiffre.

On pourrait ainsi croire que les avions ont une âme cueillie là-haut dans les régions silencieuses et froides de l'atmosphère, une âme immortelle qui se confond avec celle de ces jeunes aviateurs valeureux qui portent dans le ciel, au-dessus des nuages, le renom glorieux de la France.

Lieutenant JEAN HUGLA.

ALLEMANDS FAITS PRISONNIERS DANS LA SOMME



Alignés sur un front de quatre hommes, les Allemands faits prisonniers en Picardie s'avancent en une colonne interminable qu'escortent quelques cavaliers : l'état-major allemand déclare sans sourciller que l'offensive des alliés a été « insignifiante ».



Les prisonniers ont reçu leur ration ; ils prennent leur repas.

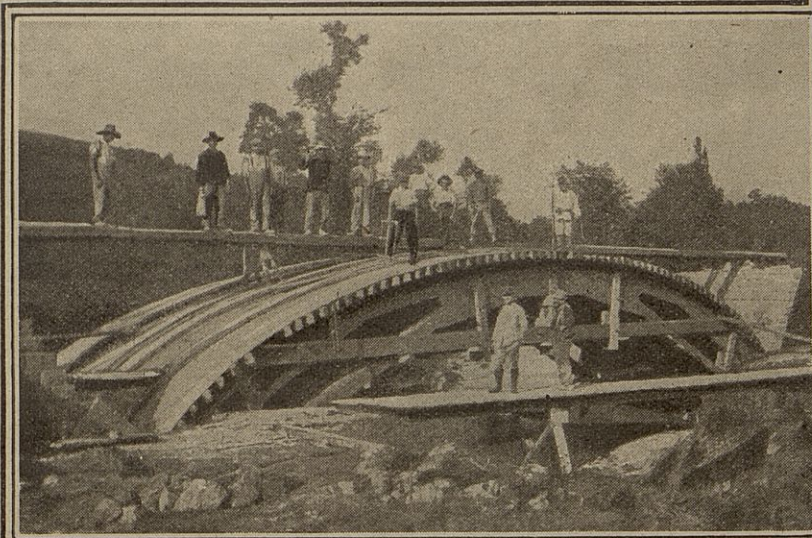


Ils se précipitent à la distribution de l'eau.

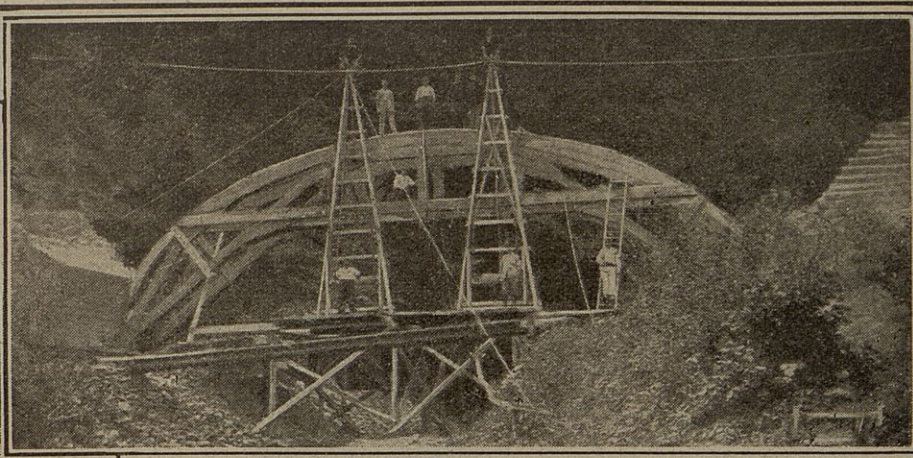


Le long convoi de prisonniers s'est mis en marche vers le camp aménagé à l'arrière de nos lignes : le chemin est assez long ; aussi une grand'halte permet aux prisonniers de se reposer ; des vivres leur sont distribués et ils déjeunent assis dans l'herbe. Nous ne demandons qu'une chose : c'est que pareil traitement soit réservé aux nôtres en Allemagne.

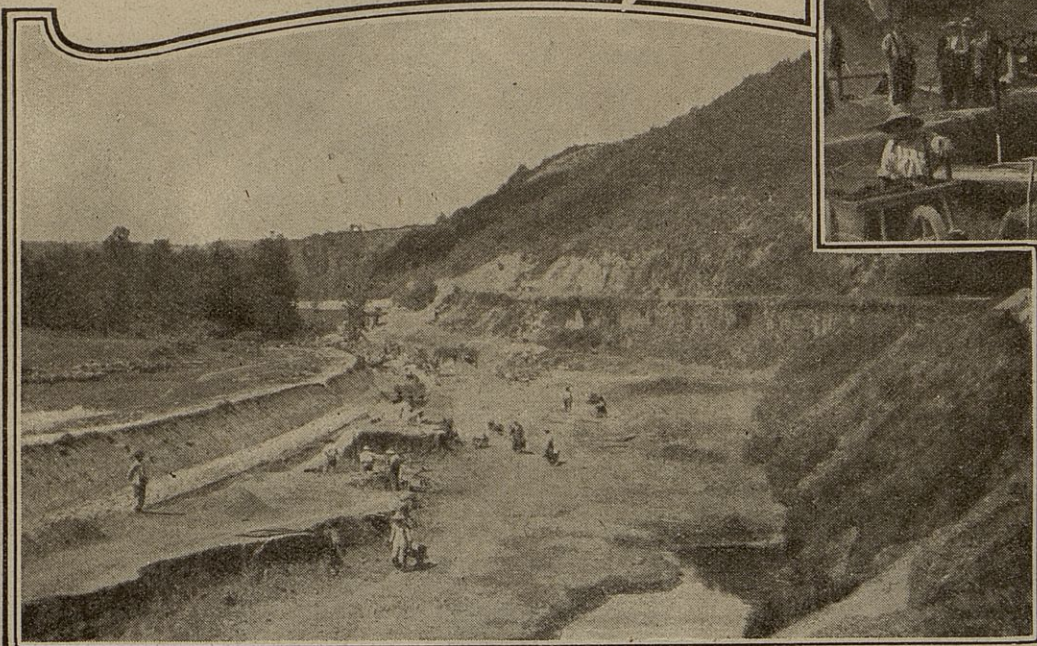
L'UTILISATION DES PRISONNIERS ALLEMANDS



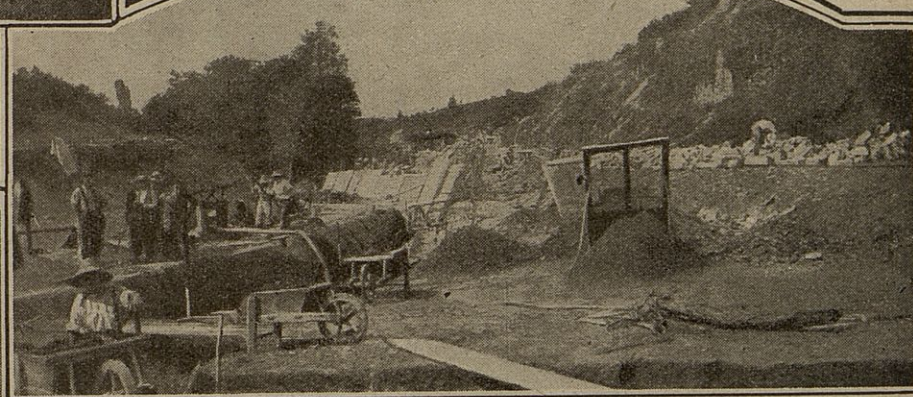
Il a fallu construire sur le petit cours d'eau appelé le C'rou un pont dont voici le cintre posé.



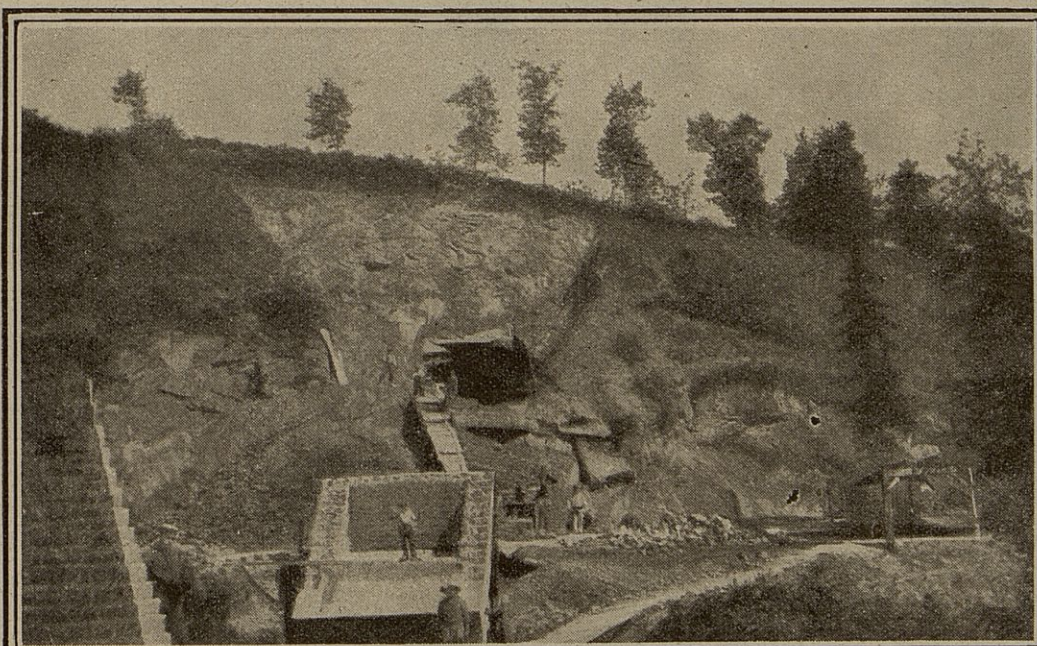
Pont sur le C'rou. Cintre à la sortie du tunnel n° 1.



Le cours de cette petite rivière étant gênant en certains endroits pour la construction de la voie, on a fait creuser par les Allemands un lit de grande dérivation.



La guerre de tranchées a familiarisé les Boches avec les terrassements. Mais ici on ne craint pas les obus.



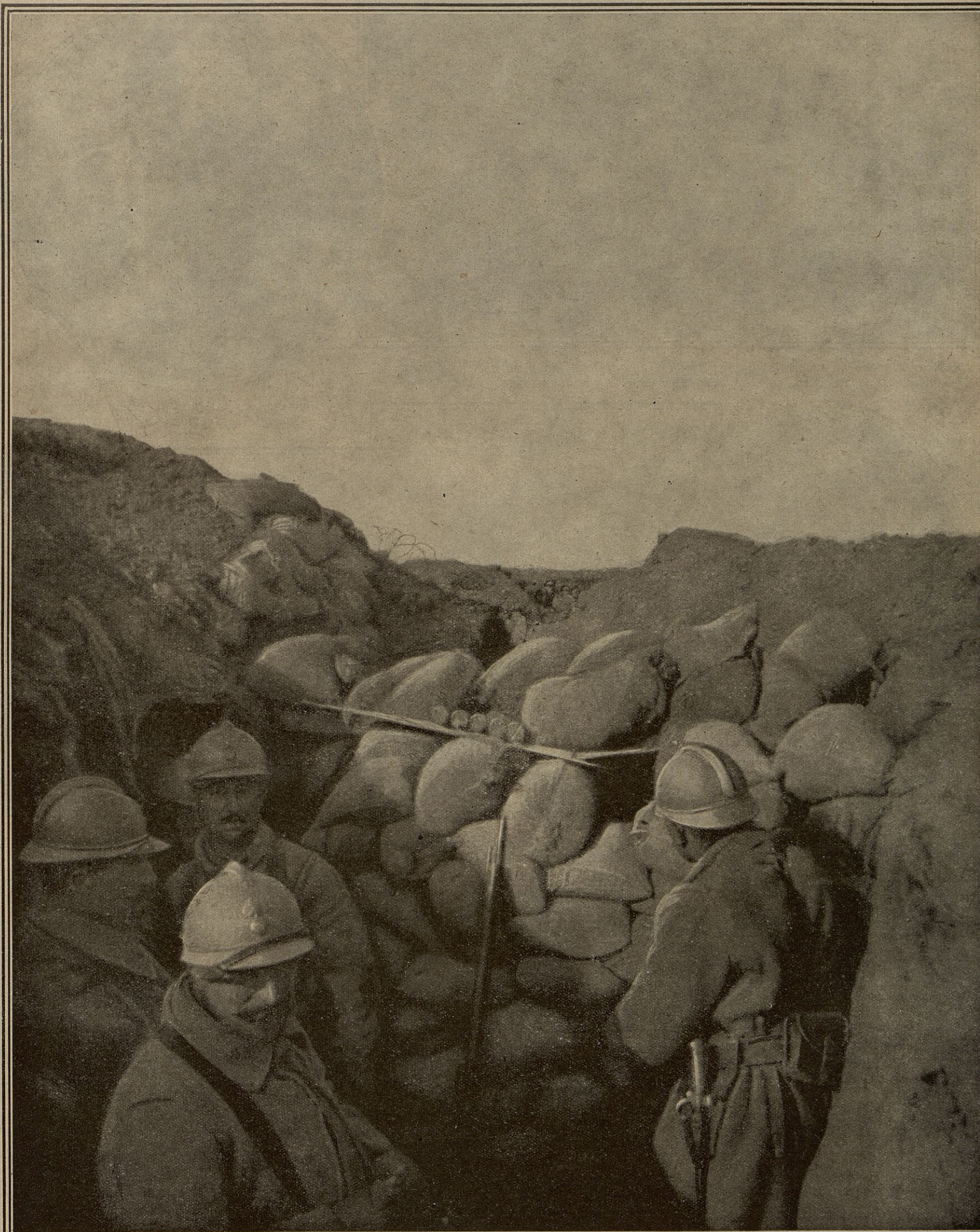
Nous employons les prisonniers allemands, dont le nombre s'accroît tous les jours, à divers travaux dans des conditions d'humanité que les Allemands n'observent pas envers les prisonniers qu'ils ont chez eux. Voici divers aspects d'un grand chantier dans le Tarn, où les prisonniers allemands travaillent à la construction d'une voie ferrée qui reliera Carmaux à la ligne de Lexos à Toulouse.

UN RETOUR QUI SERA FÊTÉ



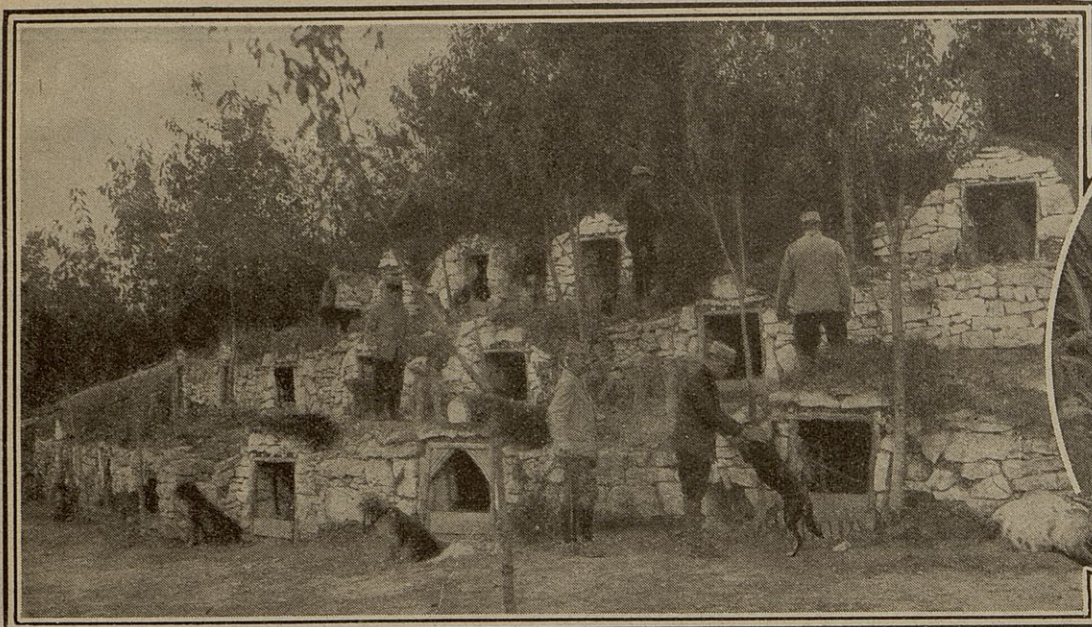
Entre les corvées qu'ont à faire nos poilus, voici une de celles qu'ils exécutent le plus volontiers. Il s'agit d'aller au prochain cantonnement faire remplir de « pinard » les bidons de l'escouade. Le voyage n'est pas toujours facile ; mais ni la mitraille ni les tirs de barrage n'ont arrêté les ravitailleurs et quelques-uns ont payé de leur vie leur dévouement.

DANS UNE TRANCHÉE DE LA SOMME

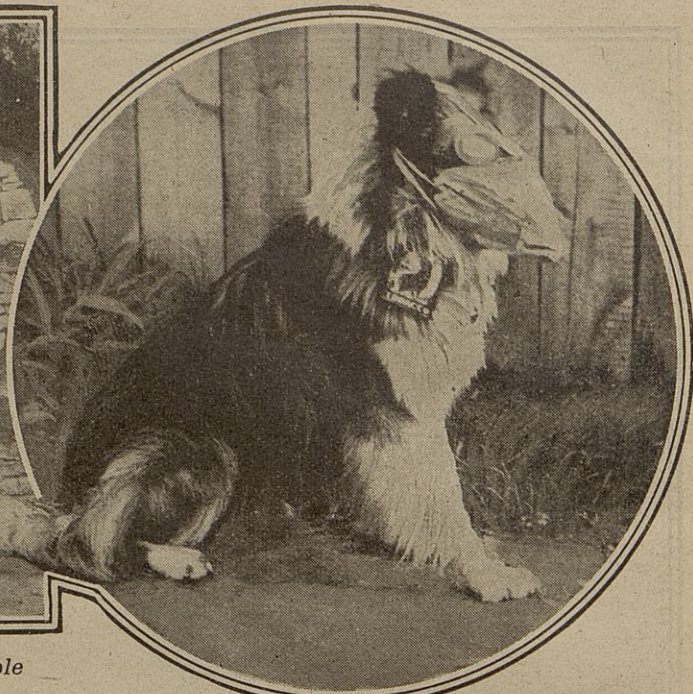


Un boyau de communication est occupé partie par nos hommes, partie par les Boches. Chacun a établi de son côté un poste d'écoute derrière un barrage de sacs. Les deux barrages ne sont éloignés que de dix mètres. Un sous-officier boche ayant voulu voir ce qui se passait derrière notre abri, notre correspondant en prit un instantané. Douze heures après, le boyau était entièrement à nous.

LES CHIENS DE GUERRE



A leur arrivée au front, les chiens de guerre sont logés dans un chenil confortable construit à l'abri des vues de l'ennemi; c'est là que leur dressage est achevé.



Comme nos soldats, le chien porte un masque contre les gaz asphyxiants.



A gauche, un des instructeurs de la meute donne à ce brave animal une leçon de sang-froid; les coups de feu ne le troubleront pas. Deux chiens sont placés en sentinelle; ils s'exercent à surveiller les abords du poste; au moindre bruit suspect, ils donneront l'alarme.

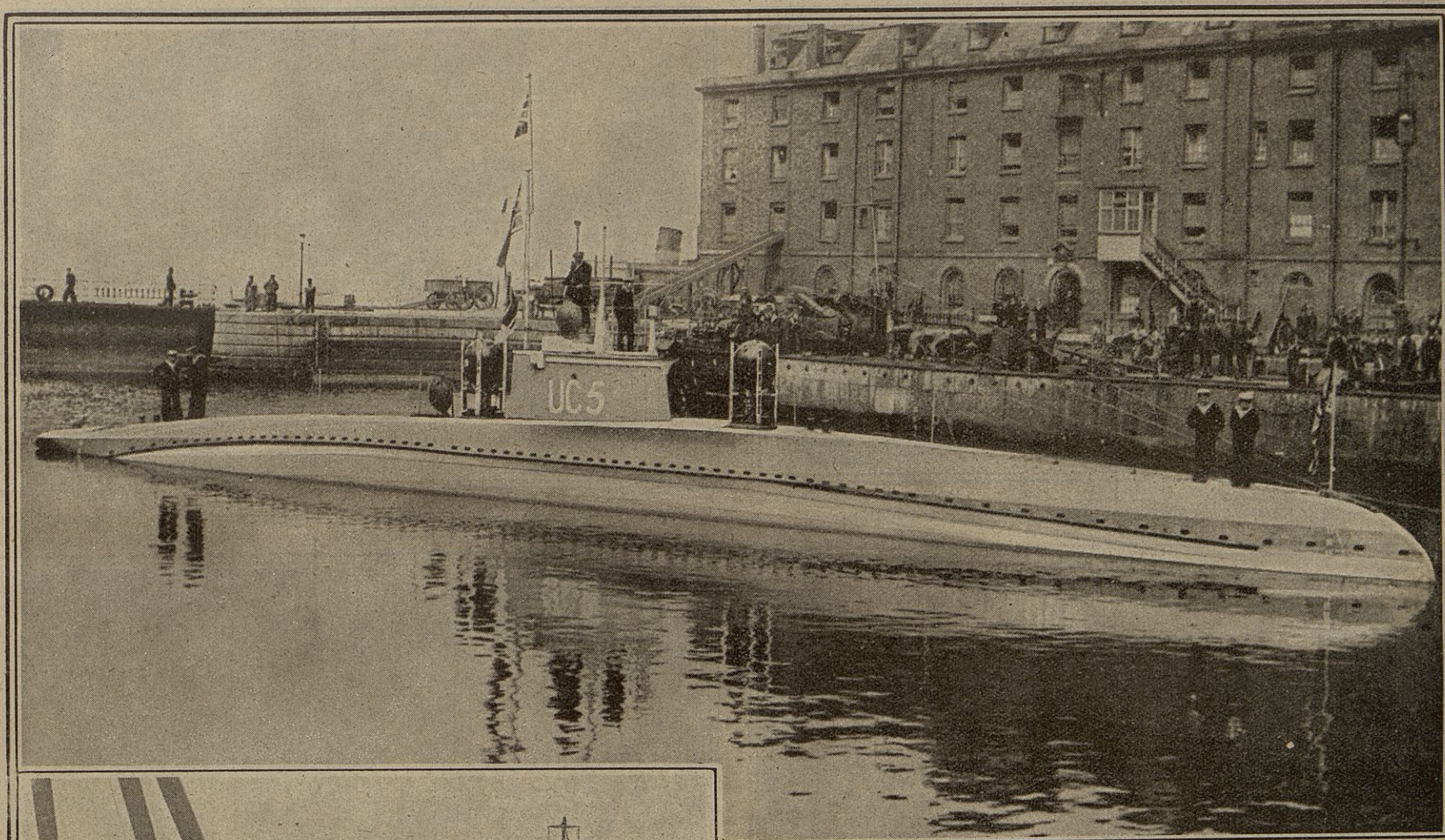


Chiens de l'Alaska s'exerçant sur les pentes neigeuses de l'Alsace au tirage des traîneaux, occupation familière à leur race.

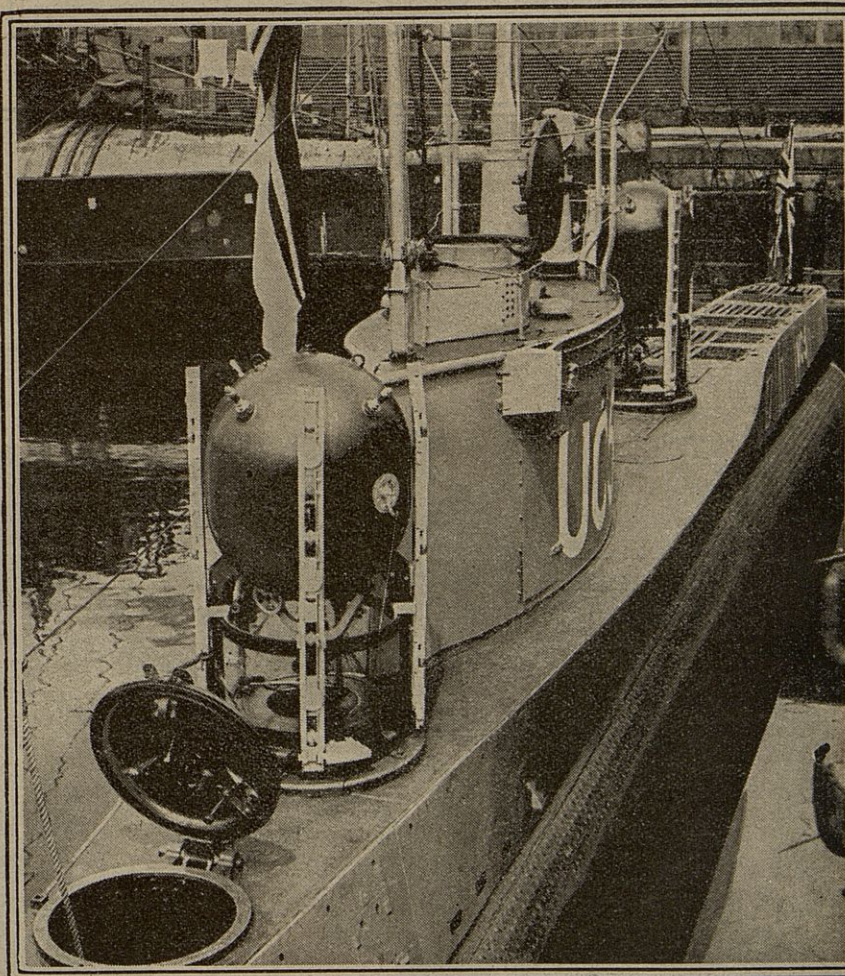


Chien dressé pour servir d'agent de liaison, on lui fait flairer le message qu'on va placer dans la pochette de son collier.

SOUS-MARIN ALLEMAND CAPTURÉ PAR LES ANGLAIS

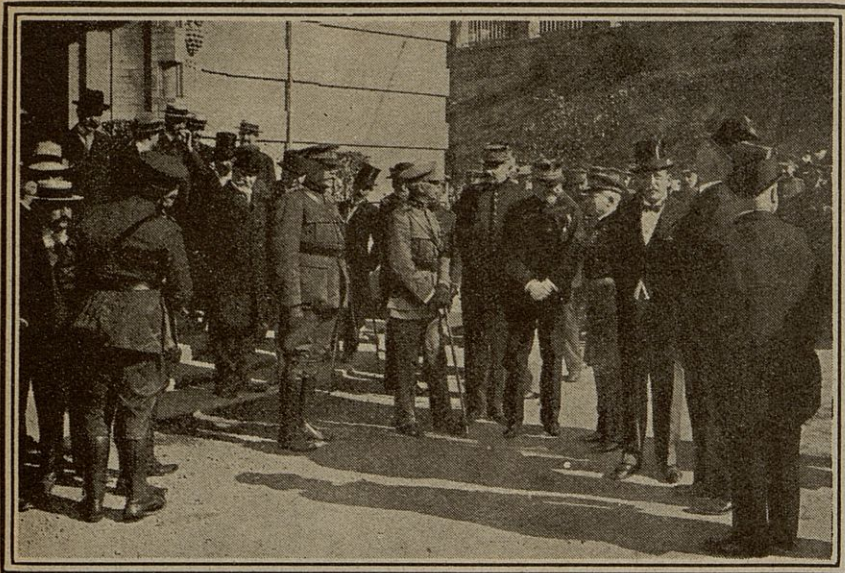


Ce submersible, que ses formes élancées font ressembler à un joujou plutôt qu'à une machine de guerre, est long de 140 pieds. Il ne portait pas de torpilles. Son rôle se bornait à poser des mines. Aussi ses différents mécanismes sont-ils moins compliqués que ceux d'un sous-marin torpilleur.

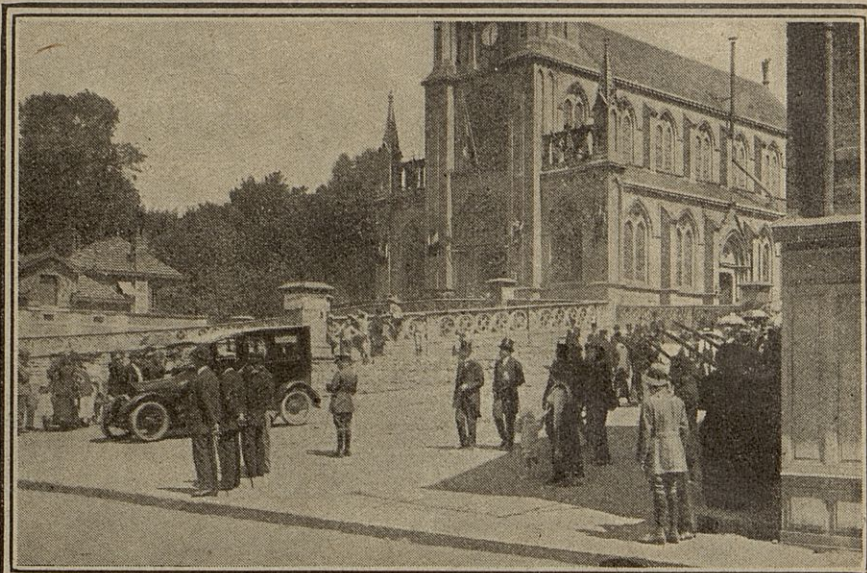


Ce sous-marin s'était échoué sur la côte d'Angleterre, où il fut capturé par un destroyer de nos alliés. Renfloué avec précaution, il est exposé dans les docks de Londres. On remarquera, dans la vue de gauche, le pavillon britannique surmontant celui de l'Allemagne. A droite, la disposition du bateau permet de mieux voir les mines que ce bandit semait sur le passage des vaisseaux même inoffensifs. Il est d'un type tout nouveau et constitue un instrument redoutable, ses faibles dimensions lui permettant de naviguer tout près des côtes.

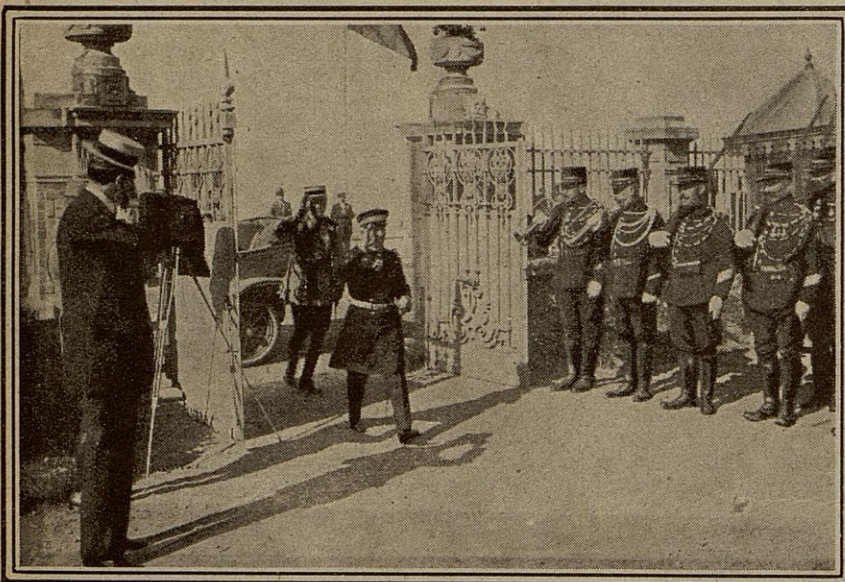
LA FÊTE NATIONALE DE BELGIQUE



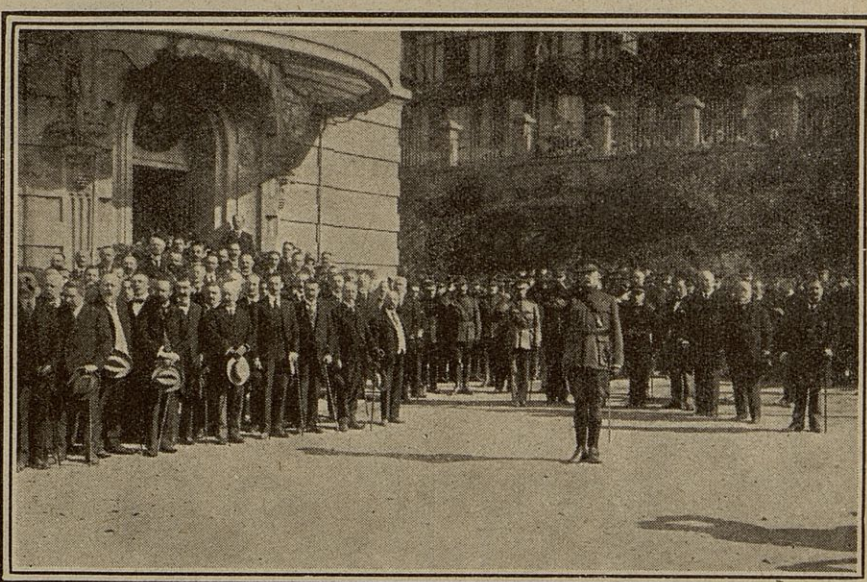
Les autorités civiles et militaires belges et françaises.



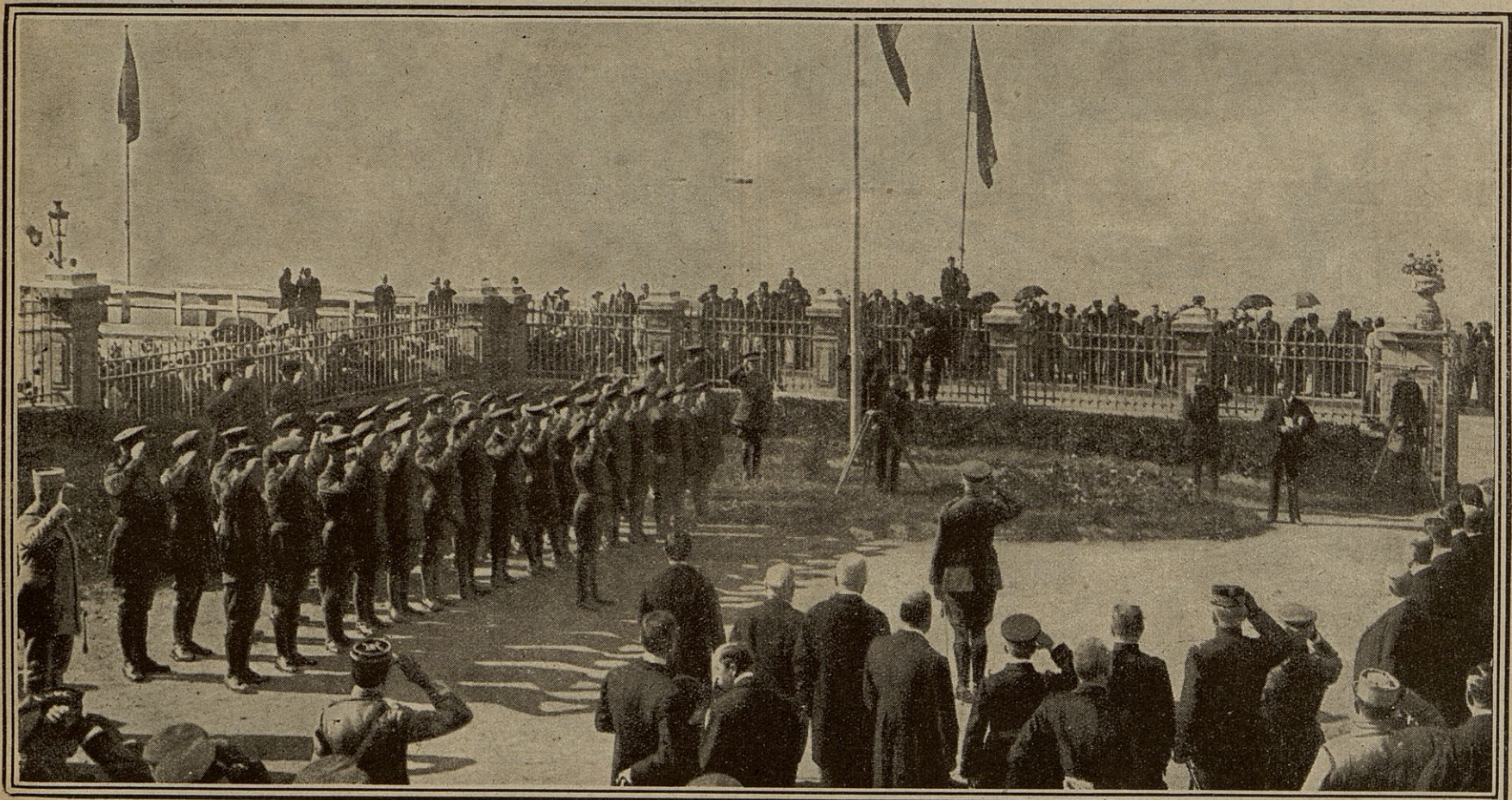
Sortie du « Te Deum » célébré à l'église de Sainte-Adresse.



Arrivée de l'amiral Varney, gouverneur du Havre.



Le général de Grunne saluant le drapeau belge.



La Fête Nationale belge a été célébrée au Havre, le 21 juillet, par un salut émouvant au drapeau devant le ministère de la guerre belge à Sainte-Adresse. Le roi Albert était représenté par le général Jungbluth. Le déploiement du drapeau fut salué de vivats enthousiastes, où étaient mêlés les noms de la France et de la Belgique. A midi, à Sainte-Adresse fut chanté un « Te Deum ».

Les Belges au temps de la Première République

LA BATAILLE DES HOMMES NUS

Les chasseurs-tirailleurs de la République étaient composés de Belges et de Liégeois, suivant le procès-verbal de formation daté du 4 pluviôse an II.

Les commandants des cinq bataillons de ce corps se nommaient : Collinet, Dupont, Lahure, Jardon et Rouzier, tous Wallons.

Jardon, originaire de Verviers, était d'une intrépidité à toute épreuve. Au premier coup de feu, dès qu'un homme était tombé, il ramassait son fusil, s'élançait à la tête de ses troupes et les menait à l'ennemi en s'écriant : « En avant ! camarades, nous allons faire de la chair à pâté ! » C'est ainsi que, devenu général, il se fit tuer en Espagne, à la prise de Guimaraens, où il tirait comme un simple soldat.

Dans ce régiment de Belges, c'était à qui montrerait le plus de bravoure. Lorsque Kilmaine quitta le camp de César pour se replier sur Douai et Arras, devant les Impériaux qui lui étaient de beaucoup supérieurs en nombre, quatre hommes d'un régiment de ligne se laissèrent prendre par les Autrichiens. Le sergent Termonia, du pays de Namur, voit cela de l'autre rive de la Sensée ; sans hésiter, il se jette dans la rivière, la traverse, va délivrer les lignards et les ramène sous un feu roulant de mousqueterie, aux applaudissements des bataillons qui se trouvaient là.

La Légion-Belgique avait eu les honneurs d'un ordre du jour pour sa conduite à Hondschoote, où elle avait assuré la victoire de la République.

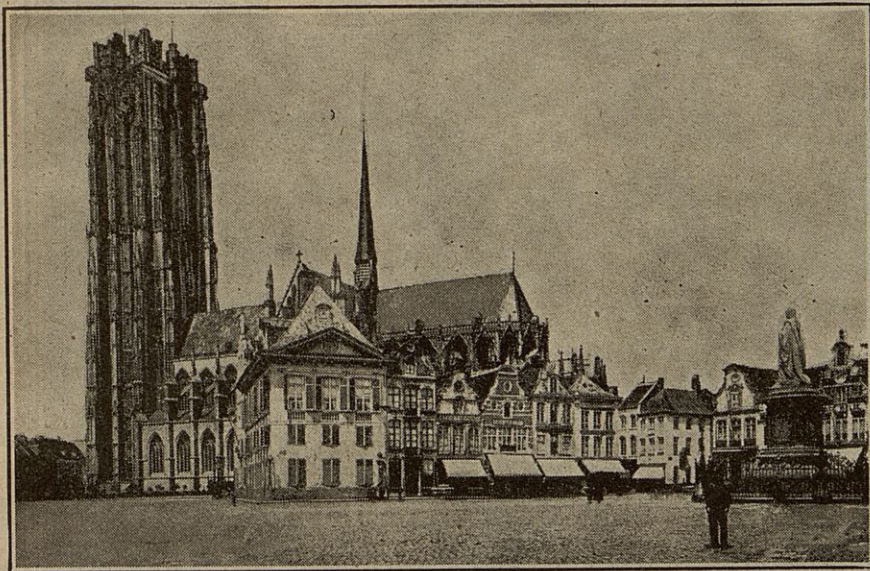
Louis Lahure, natif de Mons, se vit confier, à vingt-six ans, le commandement de l'avant-garde d'une division qui entra en Belgique pour la campagne de 1794 et 1795 ; il faisait partie de l'armée de Pichegru destinée à envahir la Hollande, tandis que l'armée de Sambre-et-Meuse, commandée par Jourdan, qui venait de se couvrir de gloire à Fleurus, se portait vers la Meuse.

Les deux armées de la République partirent de Bruxelles, que leur avait livrée la victoire de Fleurus.

Le duc d'York et le prince d'Orange leur opposait un front de résistance allant de Malines jusqu'à Namur par Louvain et Wavre, suivant le canal de Malines à Louvain, la vallée de la Dyle et celle de l'Orno, à travers tout le Brabant.

Pichegru se dirigea vers Malines pour s'emparer de cette ville. Lahure, ayant éclairé la route de sa division, arriva dans les environs de Bootmeerbeck, au bord du canal, sur lequel il reçut l'ordre d'établir un pont. On amène le matériel, on prend dans le village proche des planches et des solives et l'on se met gaiement à l'ouvrage ; les Wallons de Lahure chantaient comme des pinsons.

Le canal de Malines à Louvain déploie sa nappe d'eau tranquille entre deux digues élevées, couvertes de gazon. Mais, tandis que les sapeurs alignent leurs pièces de bois sur la rive, les Hanovriens les canardent de la rive opposée, qui forme rempart. On a beau changer de place, le feu ne cesse pas ; on n'y peut guère répondre, car on ne voit, à travers les herbes, que des canons de fusil qui,



LA TOUR DE LA CATHÉDRALE DE MALINES

tout à coup, crachent de longue flamme avec le plomb. Les salves du bataillon de Lahure ne ralentissent pas la mousqueterie ennemie.

En méditant de nouvelles dispositions, le commandant aperçoit dans la plaine un officier d'ordonnance de Pichegru qui galope dans sa direction ; il veut lui montrer que le travail marche à souhait et appelle un de ses pays, le lieutenant Dardenne, dont il connaît la vaillance :

— Eh ! Dardenne ! Traversez le canal à la nage et délogez-moi ces Teutons qui nous embêtent. Dépêchez-vous, le général est pressé. Déjà, vous le voyez, il envoie aux nouvelles.

A peine a-t-il parlé qu'une dizaine de Wallons se débarrassent de leurs

tuniques et de leurs frusques avec rapidité, les culottes repassent les jambes avec allégresse.

Et pendant que Lahure fait exécuter un feu de peloton pour empêcher les Hanovriens d'être trop curieux, nos gaillards sautent à l'eau, poussant devant eux, sur des planches, leurs fusils et leurs gibernes. Toute la compagnie imite cet exemple ; il y a en encore qui se déshabillent, tandis que les premiers, ayant atteint la berge opposée, s'élancent déjà sur les tirailleurs ennemis.

Ceux-ci, ne sachant pas d'où tombent ces diables tout nus qui fondent sur eux avec furie, tournent les talons.

Par centaines, les chasseurs du troisième bataillon passent le canal ; ceux qui ne savent pas nager assemblent à la hâte quelques radeaux, rejoignent leurs camarades et refoulent l'ennemi revenu en force avec de l'artillerie. On se bat dans les champs de blé, dans les prés bordés de peupliers ; les hommes nus s'emparent d'un canon et le tournent contre l'adversaire.

Pendant ce temps, le pont s'achevait. Le général Pichegru, arrivé là en reconnaissance, est tout étonné de voir des lascars qui se battent dans le simple appareil du père Adam, avec toutefois le chapeau sur la tête ; c'est à ce chapeau seulement qu'il constate que ce sont des braves de son armée.

Il rejoint Lahure qui a passé le pont et lui demande l'explication de ce phénomène. Un soleil de juillet descendait en nappes incandescentes sur la campagne blonde ; les blés jaunes brillaient ; une chaleur lourde tombait du ciel bleu et montait des prairies grasses. Les Wallons, allégés de leurs vêtements, bondissaient, traversaient les fossés pleins d'eau et poursuivaient les régiments de Hanovre, baïonnette dans les reins.

Pichegru, ayant entendu l'explication, félicitait Lahure et riait du spectacle. — Ah ! les drôles ! s'écriait-il : citoyen commandant, il faudra leur faire distribuer une double ration d'eau-de-vie. Cette action pourrait s'appeler la bataille des hommes nus.

Il n'y avait plus moyen de les arrêter ; ils se sentaient si légers qu'ils allaient chassant tout devant eux.

Le général, plein de sollicitude pour ces lurons qui inauguraient un uniforme jusque-là peu usité dans les guerres, les fit soutenir par de la cavalerie et de l'artillerie. Ils allaient si vite que les batteries, après avoir vomi leurs boulets, devaient repartir au galop des chevaux pour leur prêter une aide efficace.

L'ennemi, débandé, se replia sur Malines, dont la haute tour de Saint-Rombaut dominait le pays. Les hommes nus entrèrent sur ses talons dans la ville, qu'on ne put disputer à l'armée française. Les habitants de Malines, épouvantés à la vue de ces diables nus, noirs de la boue des fossés traversés, noirs de poudre, gluants de sueur, achevèrent la panique des soldats d'Orange et d'York, qui gagnèrent au plus vite la route d'Anvers pour s'écouler vers la Nèthe, à l'abri d'une redoute.

Lahure, qui pensait à tout, avait fait ramener vers Malines, sur des radeaux les vêtements de ses chasseurs wallons.

Trois cents hommes nus, à part qu'ils avaient des chaussures, une coiffure une giberne et le fusil sur l'épaule, défilèrent devant le général en chef et les principaux officiers de son état-major, dont les jeunes barbes ne parvenaient pas à dissimuler le rire ; des applaudissements ayant éclaté du côté de l'artillerie, les hommes nus furent unanimement acclamés ; les sabres et les fusils se levèrent sur leur passage, en signe d'allégresse. Ils se dirigèrent vers le canal pour se rhabiller. Mais avant d'endosser l'uniforme, comme des ouvriers après une bonne journée de travail, ils piquèrent une tête dans l'eau tiède, où se miraient des peupliers et des nuages blancs en boules, animant les rives de leurs cris joyeux, tandis que, du haut de la tour, le carillon leur répondait par un concert de notes argentines, pareilles à des chants d'oiseaux. Les héros se culbattaient, se poursuivaient, se taquinaient, barbotaient ainsi que des gamins en veine d'espièglerie, ayant déjà oublié la victoire remportée et la gloire dont ils s'étaient couverts.

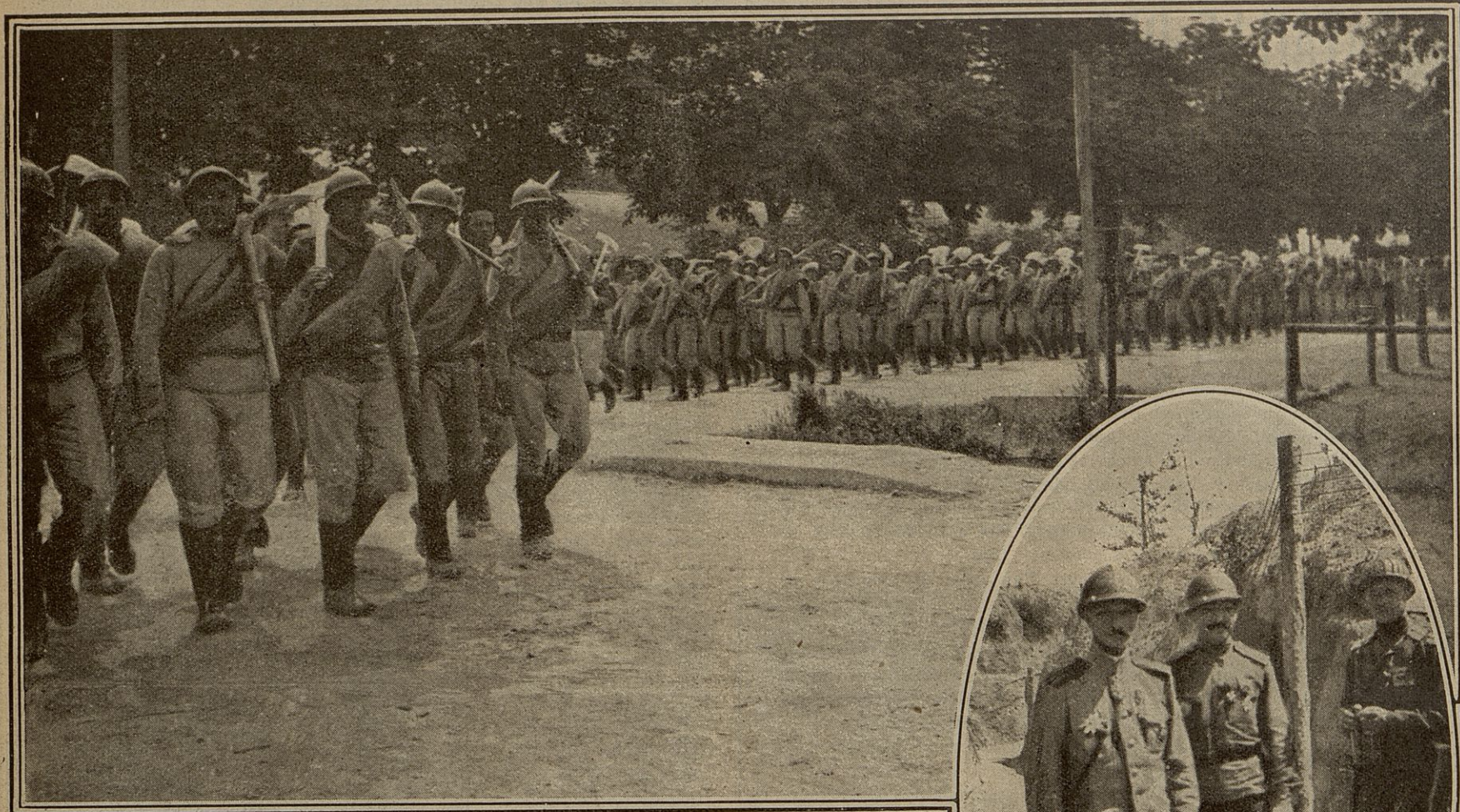
Le soir, un courrier partait pour annoncer à la Convention leur belle conduite, en même temps que la prise de Malines.

MAURICE DES ÔMBIAUX.

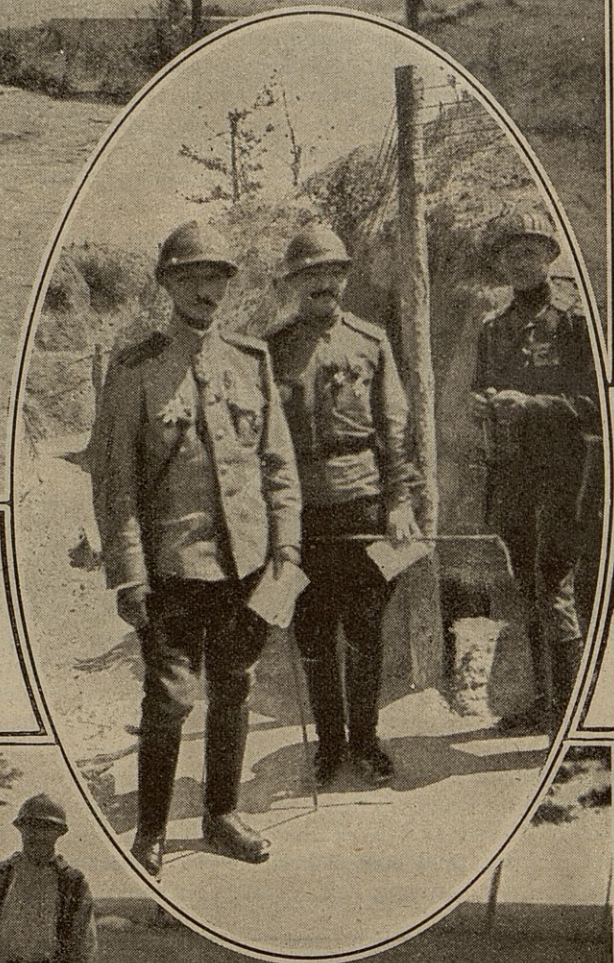


LA PORTE DE BRUXELLES A MALINES

LES SOLDATS RUSSES SUR NOTRE FRONT



Dans le médaillon : le général Lochwitsky (dont la photographie a paru sur la dernière couverture du « Pays de France ») en tournée d'inspection dans le secteur du front de Champagne occupé par les soldats qu'il nous a amenés de Russie. Ce jeune général s'est déjà distingué en plusieurs occasions sur le front oriental ; il ne tardera pas à conduire, chez nous aussi, ses belles troupes à la victoire.



Les Russes, en Champagne, s'occupent activement à organiser le secteur qui leur est échu, et dont, au moment voulu, ils ne manqueront pas de reculer les limites. — En haut : un fort détachement se rendant en bon ordre au travail. — En bas : les voici jouant de la pelle et de la pioche pour creuser une tranchée, art que l'armée russe avait pratiqué en Mandchourie ; les Allemands l'ont remis en honneur et lui ont dû plus de succès qu'à leur bravoure. Nous leur montrons aujourd'hui que, sur ce point encore, nous n'avons rien à apprendre d'eux, bien que nous préférions à ces exercices de terrassiers la guerre au grand air.

L'ARCHIDUC SANGLANT

PAR

JEAN DE LA HIRE

CHAPITRE III

L'OUTRAGE

Quarante-huit heures après la nuit du rendez-vous, dans tous les salons et les offices de Vienne l'on s'entretenait des nouvelles amours de l'archiduc héritier.

Ce n'était certes pas la première fois que Rodolphe défrayait la chronique scandaleuse de la société la plus oisive, la plus potinière, et, peut-être, la plus profondément, la plus hypocritement voluptueuse de l'Europe.

Mais en cette nouvelle aventure, la « victime » n'était, comme jadis et naguère, ni une actrice en vue, ni une dame d'honneur de l'Impératrice, ni la jeune et jolie femme de quelque officier venant d'une garnison de province, ni une étrangère de passage, curieuse de sensations. Cette fois, Rodolphe, qu'on appelait le Débauché et qu'on aurait appelé plus tard le Cruel s'il eût vécu assez longtemps pour que sa nature de fauve pervers pût se développer complètement, cette fois, Rodolphe « avait séduit » une jeune fille, une vraie jeune fille.

Ceux qui connaissaient Marie Vetsera — et ils étaient nombreux, car tout Vienne avait déjeuné, dîné, joué ou dansé dans les salons du palais de la baronne sa mère — la donnaient comme une belle vierge ardente et passionnée, un peu romanesque et très sentimentale. On la disait malheureuse dans sa famille ; sa sœur aînée la jalousait et la détestait, et sa mère ne la considérait que comme une valeur d'échange destinée à reconstituer, avec ou sans mariage, une fortune presque épuisée.

Et l'on parla beaucoup des Vetsera. Qui étaient-ils ?... En somme, des cosmopolites : ni grands seigneurs, ni aventuriers. La baronne était la fille d'un M. Baltazzi, de Constantinople, ami et factotum d'un pacha riche et puissant. Le pacha mort, Baltazzi s'en fut en Angleterre. Il s'y maria. Il eut sept enfants. Et un beau jour, toute la famille se trouva installée à Vienne. Les Baltazzi, hommes de sport, femmes du monde, dépensaient largement et ils recevaient bien. Les quatre garçons, très séduisants et parfaitement élevés, entrèrent dans les meilleurs cercles ; les trois filles, agréables et jolies, épousèrent de nobles Autrichiens. L'une, Hélène, devint la femme du baron Vetsera dont elle eut quatre enfants : Hannah, Marie, Lazlo et Féry.

Les Vetsera menaient grand train. Hannah était laide et maussade, mais Marie était délicieuse.

Et c'était Marie qui... « La pauvre enfant ! » disait-on avec une commisération feinte cachant le plaisir du scandale.

Nul, d'ailleurs, ne sut jamais de qui était partie la première révélation. Et sans qu'on pût dire de quelles mains elle était sortie, la copie dactylographiée d'un étrange billet circulait en grand mystère de salon en salon. C'était, disait-on, « un billet que la princesse héritière, épouse de l'archiduc Rodolphe, avait trouvé, au beau milieu de la nuit, sur sa table de chevet ».

Et l'on interrogeait avidement les personnes qui, par leurs relations avec les Vetsera et avec la Cour, étaient à même de savoir, ou d'inventer avec quelque vraisemblance, des détails inédits sur les romanesques et dangereuses amours de Marie et de Rodolphe.

Une des personnes de la société de Vienne les mieux placées pour savoir était la comtesse Larisch, très intelligente et jolie femme, amie personnelle et petite nièce de l'impératrice Elisabeth, qui elle-même lui avait fait connaître au hasard d'une rencontre la baronne Vetsera.

On interrogea beaucoup la comtesse Larisch. Mais

elle était discrète et adroite. Elle feignit de ne rien savoir de plus que ceux mêmes qui l'interrogeaient, si bien qu'au bout de trois semaines de bavardages et de curiosité, l'aventure Marie-Rodolphe, faute de révélations qui renouvelassent continuellement son éclat, commençait à s'obscurcir et allait être oubliée, lorsqu'une scène inimaginable en fit brusquement le scandale le plus formidable et le plus passionnant auquel eussent jamais donné lieu les liaisons extra-conjugales de l'archiduc héritier.

Au début de janvier 1889, la comtesse Larisch, devant aller avec son mari et ses enfants passer la fin de l'hiver sur la Riviera française, se rendit d'abord de son château de Pardubitz à Vienne pour y faire des emplettes. Comme à son habitude, elle descendit au Grand Hôtel. Elle y était depuis deux jours, lorsque, un soir, vers cinq heures, avant même qu'il pût être correctement annoncé, l'archiduc héritier entra avec vivacité dans sa chambre.

— Vous ! s'écria-t-elle stupéfaite.

Ils étaient cousins, mais si Rodolphe estimait fort la comtesse Larisch, ils ne s'aimaient pas beaucoup. Et cette arrivée inattendue, sans motif évident, de l'héritier du trône d'Autriche dans une chambre d'hôtel occupée par une femme voyageant sans apparat, était assez étrange pour que la femme fût ébahie.

L'archiduc, toutes portes fermées, s'excusa. Puis il parla de Marie Vetsera, brusquement, avec une sorte de violence.

Il dit où en était leur liaison : Marie de plus en plus profondément amoureuse et passionnée jusqu'à l'imprudence, jalouse jusqu'à risquer follement un scandale — lui, déjà excédé, mais sans force contre cette enfant si différente de toutes les rouées qu'il avait connues...

— Mais enfin, que voulez-vous de moi ? demanda

Brusque, Rodolphe se leva, reprit son grand manteau qu'il agrafa, ses gants qu'il passa rapidement, son képi qu'il garda aux doigts. Et il dit, avec une lenteur appuyée :

— Ma cousine, il faut sauver Marie. Et, pour cela, il faut la séparer de moi, la marier. Elle vous aime et vous respecte. Vous avez de l'influence sur elle, sur sa mère, sur... Miguel de Bragance qui se considère toujours comme son fiancé malgré ce qu'il sait, et il sait tout !... Eh bien ! mariez-la... Ensemble, elle et moi, nous courons à un gouffre... Séparés, du moins apparemment, nous pourrions vivre... et nous aimer encore ! Je vous en supplie, sauvez-la... Que ce remords au moins me soit épargné !...

Et sur ces pathétiques paroles, l'archiduc sortit brusquement, comme il était entré.

La comtesse Larisch resta immobile, le cœur et l'esprit anxieux.

Mais moins d'une heure après, dans la coquette chambre que Marie occupait au palais de sa mère la baronne, une conversation à demi-voix commençait entre la maîtresse et la cousine de Rodolphe.

Amoureuse et ardente, Marie s'emporta, pleura, déclara qu'elle ne voulait pas être la marchandise que sa mère vendait au premier venu, qu'elle préférerait mourir que perdre Rodolphe, que le déshonneur lui importait peu, pourvu qu'elle vit Rodolphe et qu'il se laissât aimer...

Mais sur ce feu magnifique, la comtesse Larisch versa l'eau froide et le sable étouffant des conseils, des prières, des raisonnements. Et enfin, abandonnant la question mariage, elle parla surtout des mystérieux embarras, des graves dangers contre lesquels luttait Rodolphe, et elle proposa à Marie de l'emmener de Vienne, de faire avec elle un séjour à la Riviera. Ce ne serait qu'une séparation momentanée...

Pour Rodolphe, Marie fit le sacrifice de se séparer

de lui pour quelques mois. Un baiser scella le pacte entre les deux amies. Et, sur la prière de Marie, la comtesse Larisch consentit à la conduire jusqu'à l'ambassade d'Allemagne, où se donnait un bal auquel les Vetsera étaient invités.

La comtesse laissa Marie devant le perron de l'ambassade, et la jeune fille, suivie par sa sœur et sa mère qui étaient descendues d'une autre voiture, entra dans les salons.

Comment ne pas croire à une Destinée qui, nous laissant avec ironie la liberté de projeter, de décider et même de commencer d'agir, intervient à l'instant décisif pour nous imposer l'action contraire de celle que nous avons projetée, décidée, entamée ?...

Dans la splendeur de la fête, en présence de la famille impériale d'Autriche, devant tout ce que Vienne comptait de riche et de grand, Marie Vetsera, que beaucoup regardaient avec curiosité à cause des bruits qui couraient sur elle et sur Rodolphe, Marie fit une chose jusqu'alors inconnue, folle, imprévisible, contraire d'ailleurs à ses résolutions, à son caractère, à la pudeur et à la fierté de son amour.

A l'entrée de Rodolphe dans le salon où elle se trouvait, elle sourit et répon-

dit avec aisance et simplicité aux paroles volontairement banales que lui adressa le prince héritier, son amant. Mais l'instant d'après, comme la femme de Rodolphe passait devant elle, Marie Vetsera pâlit, se dressa, dévisagea la princesse héritière avec insolence, avec défi, avec mépris, battit du pied le tapis, sourit, haussa les épaules et se détourna, inconsciente de la stupeur énorme, du prodigieux scandale que causait dans la foule aristocratique l'outrage public fait par une demoiselle de noblesse douteuse à la fille de roi et future impératrice qu'était la princesse Stéphanie... Se poser ainsi en rivale de l'épouse et de l'archiduchesse, elle osait cela, cette petite écorvelée qui avait eu la sottise de se laisser débaucher par l'archiduc... C'était fou !

Moins d'une minute après, Marie Vetsera était saisie, entraînée par la baronne sa mère qui tremblait de honte, de rage et de terreur.

Le drame était lancé, le drame qui devait progresser dans la conspiration et l'intrigue, s'exaspérer dans la passion et la jalousie, et finir dans l'orgie, les larmes et le sang.

(A suivre.)



la comtesse Larisch ne voyant pas où tendaient toutes ces confidences inattendues.

— Vous le saurez bientôt ! répondit le prince.

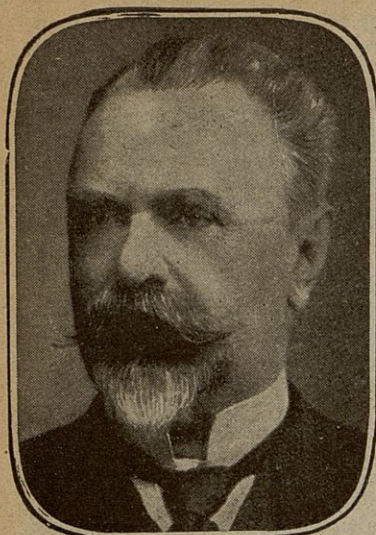
Il continua, cette fois pour parler de lui, en phrases énigmatiques, coupées d'interjections et de silences.

La comtesse Larisch frémit : elle comprenait que l'archiduc héritier de la couronne d'Autriche-Hongrie était engagé dans une conspiration terrible contre cette couronne même. Et Marie Vetsera le chargeait d'une chaîne d'amour qui le gênait. Puis, il sentait derrière la jeune fille, d'ailleurs inconsciente d'avoir été le moyen d'une ténébreuse, d'une incompréhensible et menaçante intrigue contre lui-même, il sentait des hommes. — un seul peut-être, mais qui, dans son inviolable mystère, n'en était que plus formidable et dangereux, — un homme, des hommes qui voulaient son déshonneur, sa mort... et le déshonneur et la mort de Marie !...

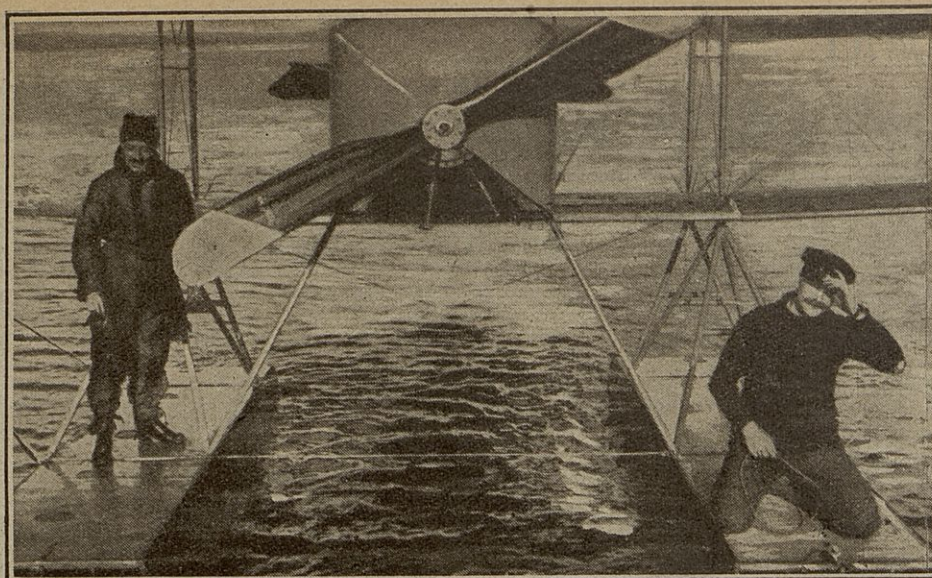
— Le pouce... le pouce croisé ! murmura-t-il...

La comtesse Larisch frissonna. Elle répéta machinalement :

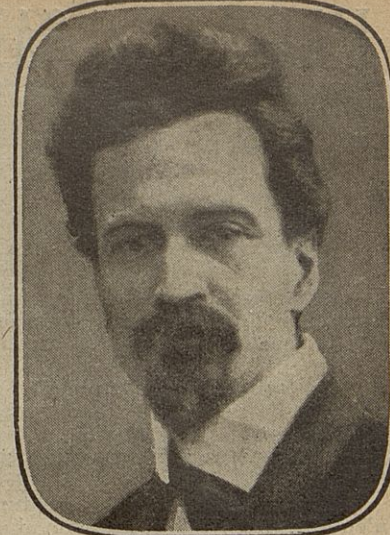
— Mais enfin, que voulez-vous de moi ?



M. BORIS STURMER
Président du Conseil et
ministre des affaires étrangères de Russie.



L'AVIATEUR MARCHAL (A GAUCHE) QUI A SURVOLÉ BERLIN ET A ÉTÉ FAIT PRISONNIER



CESARE BATTISTI
le député irrédentiste pris et
pendu par les Autrichiens.

SUR LE FRONT ORIENTAL

Ainsi que le faisaient prévoir les dépêches venues de Pétrograd, le général Kouropatkine a pris le 16 juillet l'offensive dans la région de Riga. Quatre jours durant, les batteries russes de côte et les vaisseaux ancrés dans le port de Riga avaient couvert d'obus les positions allemandes au sud-est du golfe, près du lac Kanger : les attaques ne furent déchaînées qu'après ce bombardement. Dans les quatre premiers jours de leur offensive, nos alliés avaient réalisé une avance totale de 21 kilomètres dans la direction de Kemmern, Schmarden et Toukkoum. D'une manière générale, cela porte nos alliés au delà de la troisième ligne des défenses allemandes. A partir de ce moment, les Russes, comme il fallait s'y attendre, ont dû s'arrêter pour consolider leurs nouvelles positions et faire avancer leur artillerie dans cette région difficile. Ils sont d'ailleurs fréquemment contre-attaqués.

Dans le rayon de Baranovitchi, peu de faits saillants, mais beaucoup d'activité de part et d'autre, les Allemands essaient de reprendre aux Russes quelques positions; les Russes les refoulent chaque fois, et chaque fois avancent un peu plus. Le 26, il ne s'y est encore produit autre chose que ces chicanes plus ou moins importantes.

Dans la région du Sty, le 20 et le 21, les troupes de Sakharoff ont remporté de nouveau une grande victoire en amont du confluent de ce fleuve avec la Lipa. Elles ont délogé les Allemands du village de Verbene et de ses positions environnantes, se sont emparées des passages sur le Sty, qu'elles ont franchi, obligeant l'ennemi à se replier assez loin en arrière de Beretschesko. Dans ces journées des 20 et 21, nos alliés firent prisonniers (dans cette seule région) 370 officiers, dont un général, et 13.700 soldats, enlevant plus de 40 canons, des mitrailleuses et du matériel à l'avenant. En somme, journées bien coûteuses pour les Austro-Allemands.

Le 24, ils chassent l'adversaire du village de Galitchane; ils opèrent sur la Lipa, près du village de Kohnoff. Entre temps, sur tout le front, escarmouches et coups de main de part et d'autre. Le 25, une attaque ennemie est repoussée dans la région de Loutsk. Du 25 au 26, une grande bataille se livre entre les troupes de Sakharoff et les Allemands sur la rivière Zlonovka, affluent du Sty,

dans la région de Letchioff, en Galicie. Les Russes ont déjà enlevé là près de 5.000 hommes à l'ennemi.

Cette victoire amenait l'armée du général Sakharoff à quelques kilomètres de Brody; cette ville, important croisement de routes, se trouvait à ce moment menacée par le Nord et par le Sud; sa conquête amènerait les Russes sur la route de Lemberg, la capitale de la Galicie, dont 85 kilomètres la séparent.

En dix jours, les Russes avaient fait sur ce point plus de 34.000 prisonniers, officiers ou soldats.

Au Sud, l'armée du général Letchistky progressait au delà de Delatyn; mais les pluies et les inondations retardaient sa marche; toutefois des contin-

gents étaient envoyés sur les Carpathes pour s'emparer de quelques passages et les Cosaques étaient annoncés en Hongrie, à 50 kilomètres de la frontière. La panique reprenait les populations qui s'enfuyaient vers Budapest comme au temps de la première invasion.

Le grand-duc Nicolas a virtuellement achevé la conquête de l'Arménie en s'emparant d'Erzindjan où ses troupes sont entrées le 26 juillet. Il n'est pas inutile de rappeler que ce succès couronne une campagne commencée il y a seulement vingt à vingt-cinq jours. Ni les difficultés résultant du relief du pays, ni la résistance désespérée des Turcs, supérieurs en nombre, n'ont pu arrêter la marche foudroyante du général Youdénitch. Chaque jour de la période 20-27 juillet a été marqué par une victoire russe: le 21, Gumishkaneh; le 22, Ardasa; le 23, Foll; le 24, les sommets d'Aglek; le 26, Erzindjan. Cette ville, grande pour le pays, était un centre militaire important: sa chute livre aux Russes la libre disposition de la principale route de cette immense contrée; il ne reste plus de l'Arménie que deux vilayets, pauvres et stériles. D'Erzindjan, le grand-duc peut envisager la chute des autres places secondaires, après la perte desquelles il n'y aura plus d'Arménie turque. Cet événement aura dans les Balkans un retentissement

énorme. C'est le deuxième — et définitif — démembrement de la Turquie qui commence.

Un calme relatif continue à régner sur notre front des Balkans. Quelques escarmouches sont tout ce que l'on y signale. Nos canons tiennent à distance les Bulgares, qui d'ailleurs ne paraissent pas très impatients de se mesurer avec nous. La partie est trop grosse. Ils aimeraient mieux ne plus faire la guerre et garder ce qu'ils ont pris.



LA VILLE D'ERZINDJAN QUE LES RUSSES ONT OCCUPÉE EN ARMÉNIE

LE PAYS DE FRANCE, désireux d'être agréable à ses lecteurs, a décidé de leur offrir une prime consistant en UN AGRANDISSEMENT PHOTOGRAPHIQUE D'UNE VALEUR DE 25 FRANCS

CET agrandissement, « noir gravure », du format 40×30 cent., sera exécuté par la Compagnie française des grands portraits, à Paris, et, pour y avoir droit, il suffira d'envoyer au PAYS DE FRANCE, avec la photographie à reproduire, six bons-primés encartés, à raison d'un par semaine, dans cet illustré, en y joignant une somme de 4 fr. 95 pour tous frais.

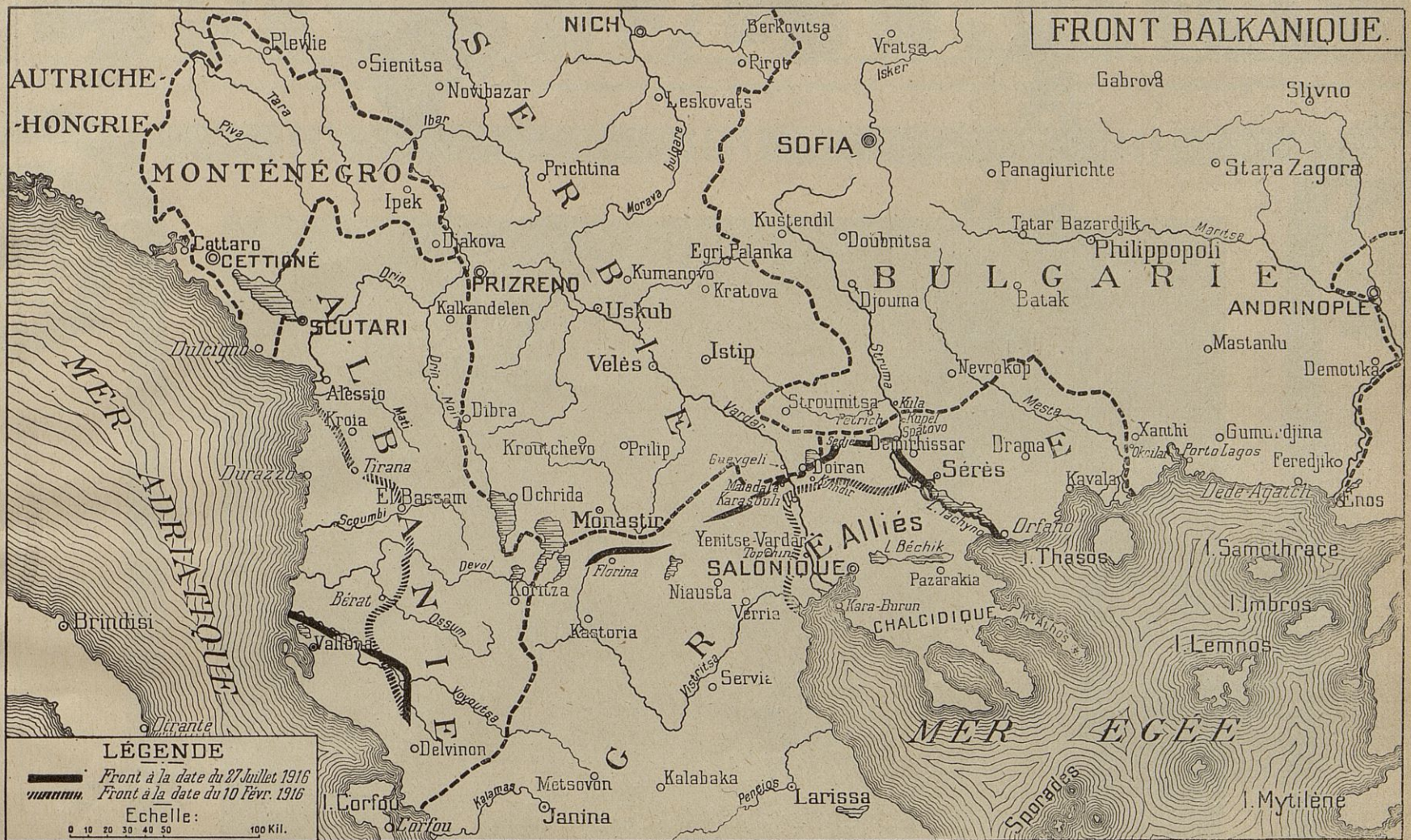
Mais, en raison de l'importance du tirage du PAYS DE FRANCE, l'encartage des bons-primés ne peut se faire en même temps pour toute la France. Nous avons donc été obligés de procéder à un partage de nos livraisons, par réseaux, en réservant une série de six bons-primés pour chacun d'eux, séries dont l'insertion sera faite successivement. Les séries en cours concernent les lecteurs de la banlieue de Paris (Bon n° 3) et du réseau Saint-Lazare (Bon n° 1 paraissant cette semaine).

LE PAYS DE FRANCE offre chaque semaine une prime de 250 francs au document le plus intéressant

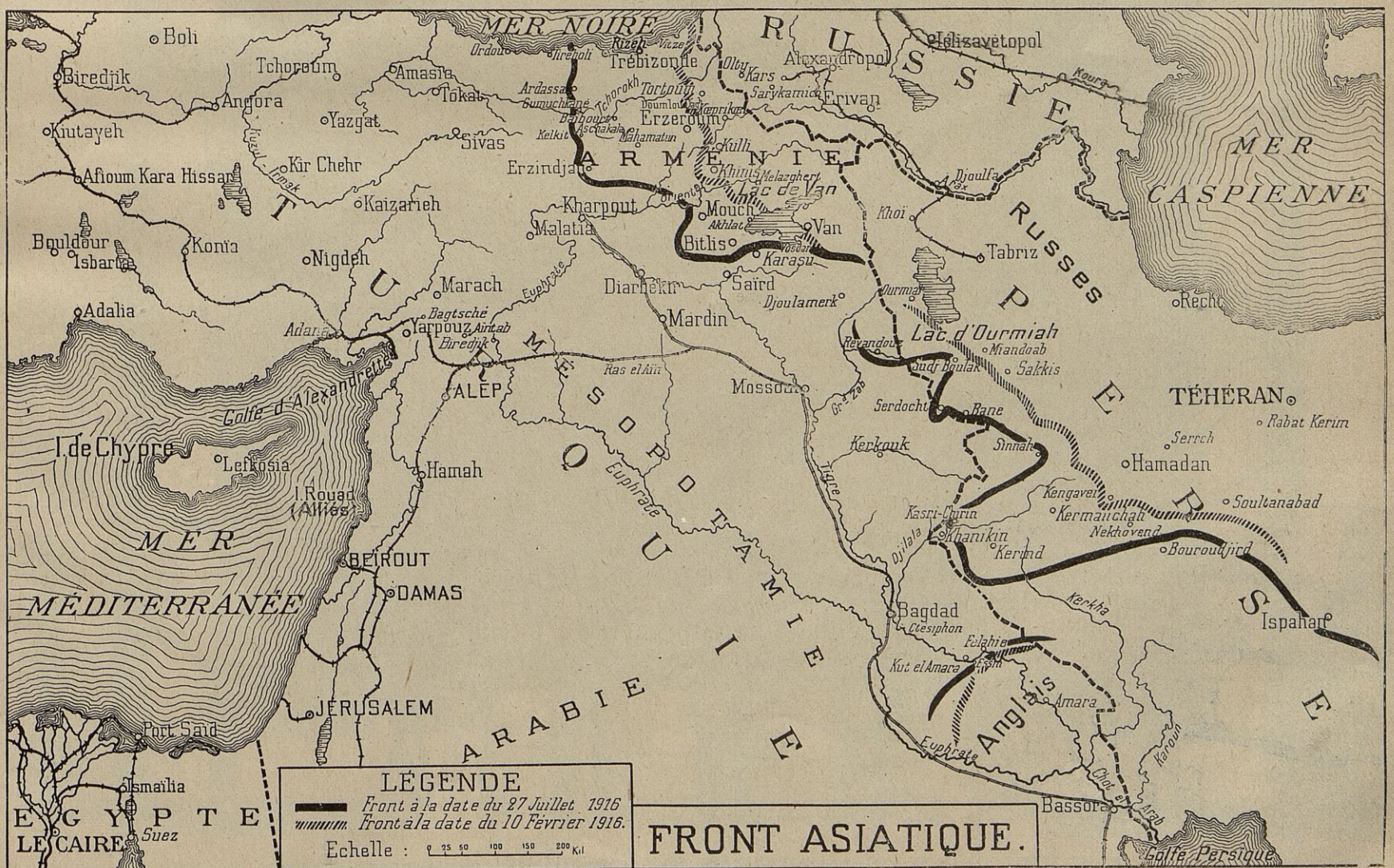
La prime de 250 francs, attribuée au fascicule n° 93, a été décernée par le Jury du PAYS DE FRANCE au Document paru au bas de la page 2 de ce fascicule et intitulé: "Sur le front français en Belgique: Lâcher d'un messager ailé".

Rappelons que pareille attribution est faite chaque semaine à la photographie la plus intéressante du fascicule en cours de publication.

LA GUERRE EUROPÉENNE DE 1914-1915-1916



LES OPÉRATIONS EN ASIE



La Guerre en Caricatures



DU TIC AU TAC, par ALBERT GUILLAUME

— Madame, je vous donne mes huit jours... je suis embauchée dans une usine d'explosifs...
— Eh bien! ma fille, si vous y laissez tomber autant de choses qu'ici, vous ne garderez pas longtemps votre place!...



DANS UNE USINE DE MUNITIONS EN AMÉRIQUE, par ALBERT GUILLAUME

— Pour qui faites-vous ces munitions, Monsieur Sam?
— Pour les Allemands, Monsieur Fritz...
— Ach! Bravo!... Mais comment les leur faites-vous parvenir?...
— Oh! ce sont les Français qui se chargent de les leur envoyer...