

J'ai vu...

REDACTION : 4 Rue de Sèze, Paris. — Tél. : Central 77-36. — ADMINISTRATION : 8, Bd des Capucines, PARIS. — Tél. : Gutenb. 04-58.

J'ai vu ... achète tous les documents photographiques inédits se rapportant à la guerre et à l'actualité.



LE RETOUR DU VAINQUEUR

Descendre un taube, prendre le casque et le carnet de l'officier allemand, tel fut l'exploit du sergent-aviateur Frantz. Il reçut à son retour des fleurs, un faisan, et la croix de la Légion d'honneur.

FOP. 47

La guerre dans les airs

APRÈS huit mois de guerre, la cinquième arme, que d'aucuns dénigraient jadis avec une insistance que n'excusait pas leur incompetence, a prouvé qu'elle était l'auxiliaire indispensable de tout général désirant s'attribuer la victoire. Quand nous disons la cinquième arme, nous voulons évidemment parler des avions, car les dirigeables, ainsi que nous n'avons jamais cessé de le soutenir, sont des engins encombrants, coûteux et fragiles, sans grand intérêt. Certes, plusieurs d'entre eux ont accompli quelques intéressants bombardements, mais combien leur aide est précaire, comme il est difficile de compter sur eux ! Et pourtant les nôtres ont fait presque plus de travail que les zeppelins dont on nous disait merveille et qui ne font plus peur même aux moineaux. La guerre de 1914-1915 aura marqué de la façon la plus éclatante la faillite du dirigeable. Qu'il soit souple ou rigide, sa place n'est pas dans des hangars, mais à la ferraille. Lorsqu'on songe qu'un zeppelin coûte 1 500 000 francs, sans compter les frais des hangars, des gonflements et autres, et qu'avec ce prix on peut avoir 60 avions, la cause est aussitôt gagnée. Nous l'avons répété sans cesse depuis plus de cinq ans : le dirigeable est le moyen de locomotion transitoire entre le sphérique et l'aéroplane. Il a fait son temps, s'est laissé distancer par son jeune concurrent. Il restera dans l'histoire de l'air, mais ne doit plus exister qu'à l'état de souvenir, souvenir fâcheux pour les Allemands qui ont connu plus de déboires que nous et dont les « colossaux » mastodontes ont prouvé qu'il était inutile de les attaquer pour les détruire, puisqu'ils se démolissent ou se perdent tout seuls, ainsi que le déclarait récemment M. Augagneur, ministre de la Marine.

La cinquième arme est donc constituée à nos yeux par les avions, uniquement. Nous parlerons un jour des ballons captifs et des cerfs-volants. Dans une sphère moins importante, ils ont cependant rendu d'assez nombreux services, qui étonneront ceux qui ne croyaient plus en ces engins pour ainsi dire préhistoriques.

Huit mois de guerre permettent de faire des réformes que trente ans de paix n'auraient pas permis d'accomplir. Engagé volontaire, j'ai fait toutes les places où se trouvent des centres d'aviation, j'ai vécu cette existence angoissante et passionnante, j'ai éprouvé toutes les sensations délicieuses que procure la proximité du danger et l'ivresse des succès répétés et constants, je puis donc prétendre bien connaître notre cinquième arme de la frontière.

Eh bien, au point de vue de l'organisation, la guerre de 1914-1915, qui nous apprend tant de choses, permet à nos dirigeants d'accomplir de véritables tours de force : pendant les huit premiers mois, jamais une escadrille ne manqua d'appareil ou de moteur. Une casse, une panne, une mise hors d'usage se produisaient-elles ? Aussitôt, de la réserve placée à l'arrière un nouvel avion s'envolait, conduit par des pilotes émérites dont ce sont les uniques fonctions — mais combien délicates et précieuses — pour aller remplacer l'oiseau blessé. De cette façon, les unités étaient toujours au complet. Jamais on n'eut à se plaindre d'une négligence, d'une défection ni de la part des réserves, ni de celle des constructeurs. Et la création récente de la réserve générale de l'aviation est encore une amélioration à cet état de

choses déjà très près de la perfection : c'est là que s'approvisionnent les escadrilles et que se forment les nouvelles.

Comme rendement, l'aviation a été au-dessus de tout éloge. Lorsque la censure permettra de citer des noms, pour la plupart inconnus, lorsque nous pourrons raconter des exploits, le public restera stupéfait et reconnaîtra que là où le patriotisme est l'idée dominante, un cœur bien trempé peut accomplir des prouesses inimaginables. Que dire de l'audace et de l'héroïsme de tous nos oiseaux de guerre ! Nul commentaire ne doit accompagner le récit de faits dont l'éloquence tient uniquement dans le rapport froid, net et concis de leurs diverses phases. En attendant que je puisse révéler ce mémorial du courage et de la valeur de nos héros de l'air, soyez certains, chers lecteurs, que vous pouvez saluer bien bas les représentants de la cohorte ailée et leur réserver toute votre admiration. Grâce à eux des batailles ont été gagnées, grâce à eux des batteries ennemies ont été réduites au silence, grâce à eux la police de l'air a été assurée pour empêcher les pilotes allemands de venir se renseigner sur l'importance de nos forces pendant les attaques, grâce à eux notre état-major a toujours connu les mouvements de l'adversaire, grâce à eux enfin tant d'avions d'Outre-Rhin sont allés joncher le sol de leurs débris.

Les enseignements des huit premiers mois de guerre ont permis d'apporter d'importants changements au fonctionnement de la cinquième arme, d'une part, et de modifier de nombreuses idées couramment admises avant l'ouverture des hostilités. Je suis, on le conçoit, tenu à une certaine réserve au sujet de certains points, mais il est d'ores et déjà possible d'indiquer quelques traits essentiels.

Alors que jadis n'importe quel appareil semblait bon pour la guerre, la direction de l'aéronautique a réalisé un grand pas vers l'unification des types : c'est ainsi qu'à l'heure actuelle quatre marques seulement restent en présence, cinq, pourrait-on dire, une commande récente de 20 biplans venant d'être passée à une maison qui ne construisait jusqu'ici que des monoplans. Chaque marque a sa mission bien déterminée — ce qui nous change singulièrement du passé : l'une est affectée aux bombardements, l'autre aux réglages d'artillerie, la troisième à la chasse des avions ennemis, la dernière aux reconnaissances à longue portée. Le biplan a remporté la victoire de haute lutte, le monoplan ne subsistant que grâce au parasol.

On croyait communément qu'à 1 200 mètres un avion était invulnérable : la guerre a prouvé que certaines batteries à tir vertical pouvaient atteindre les appareils à 3 400 mètres. L'altitude habituelle de vol est de 2 000 à 2 500 mètres si l'état de l'atmosphère le permet. On craignait qu'à cette hauteur on ne pût distinguer nettement ce qui se passe sur le sol ; or, l'expérience a prouvé que l'œil de l'observateur, la plaque de l'appareil photographique enregistrent avec autant de précision qu'à 1 200 mètres.

Le monoplan, qui fut employé pendant quelques mois, est maintenant complètement abandonné. Il n'y a plus que des biplans.

Enfin, l'élément civil que l'on avait délaissé en temps de paix a prouvé que, lorsque la patrie est en danger, elle peut

compter sur lui. Nos champions de l'air ont accompli des prouesses que l'on dira plus tard, et nous ne sommes pas étonnés de ces hauts faits que de lourds bagages de lauriers faisaient espérer. Mais ce qu'il convient d'admirer, c'est la pépinière admirable de jeunes pilotes, sous-officiers pour la plupart, presque tous absolument inconnus, qui ont montré que même dans le silence et l'indifférence, on pouvait trouver des héros capables d'éclipser les plus célèbres. Et quel témoignage de reconnaissance nous devons à ces pilotes lorsque les temps seront révolus où je pourrai dire ce qu'ils ont fait !

Nous ne saurions terminer cet article sans parler des victimes. Fait curieux, les pertes subies au front ont été bien moins importantes qu'en temps de paix, malgré les dangers plus redoutables et les heures de vol infiniment plus considérables (au début de février, notamment, une escadrille de l'Est avait déjà totalisé 1 000 heures de vol, soit 100 000 kilomètres depuis le début des hostilités). Dans l'Est, nous n'avons enregistré que de très rares accidents, à part la mort du maréchal des logis Benoist et de l'adjudant Clamadieu avec le sénateur Reymond, victimes des balles allemandes, et du lieutenant Crétarre.

Le martyrologe s'est surtout augmenté à l'arrière, là où l'on forme de nouveaux pilotes, encore maladroits. Et il est infiniment bizarre d'arriver à cette conclusion combien reconfortante que là où l'on se tue, dans l'aviation militaire à la guerre, est exactement l'endroit où les aviateurs semblent le moins exposés.

JACQUES R...-M...

Voici une nouvelle qui sera accueillie avec enthousiasme par nos lecteurs.
Sur notre demande, notre illustre collaborateur

M. l'abbé WETTERLÉ

Ancien député au Reichstag

a bien voulu écrire pour "*J'ai vu...*" une étude des plus documentées sous ce titre prometteur :

SI NOUS VOULONS UNE PAIX DURABLE...

La personnalité de l'auteur, l'ampleur du sujet, les problèmes qu'il soulève donneront à cette étude un retentissement mondial.

Voici le plan de cette étude :

- 1° La paix sera laborieuse.
- 2° Pas de pronostics, des faits.
- 3° Le militarisme allemand.
- 4° L'évolution de la pensée allemande.
- 5° Unitarisme et particularisme.
- 6° La lutte contre les nationalités.
- 7° Transformations possibles.
- 8° " Pas d'annexion "
- 9° La Confédération germanique.
- 10° Les propriétés de l'Empire.
- 11° L'Allemagne peut-elle payer une forte indemnité de guerre ?
- 12° L'Autriche en décomposition.
- 13° Allemands et Slaves.
- 14° Serbes et Croates.
- 15° Les Tchèques.
- 16° La Résurrection de la Pologne.
- 17° Irrédentisme italien.
- 18° Roumains et Bulgares.
- 19° L'agonie de l'Homme malade.
- 20° La fin du cauchemar.

SI NOUS VOULONS UNE PAIX DURABLE...

commencera à paraître dans notre prochain numéro.

J'ai vu

GLOIRE A NOS AVIATEURS



Capitaine LECLERC

Lieutenant YENCE

Lieutenant PIERRA

Lieutenant DE MALHERBE

TESTULAT

Lieutenant BORDAGE



CAPITAINE VOISIN



GÉNÉRAL HIRSCHAUER



COLONEL BOUTTIAUX
ET L'AMBASSADEUR DES ÉTATS-UNIS



Lieutenant GOUIN



DE ROSE



VITRAT



Adjudant FAURE



Lieutenant BOUCHET



Lieutenant BEAUMONT



Lieutenant PRÉCARDIN



Lieutenant RAMBERT



Lieutenant JOLAIN



Lt DE SAINT-QUENTIN



Capitaine DO-HU

J'ai vu...

QUELQUES FIGURES CÉLÈBRES



PÉGOUD

GILBERT

CHEVILLARD

CHANTELOUP

VÉDRINES

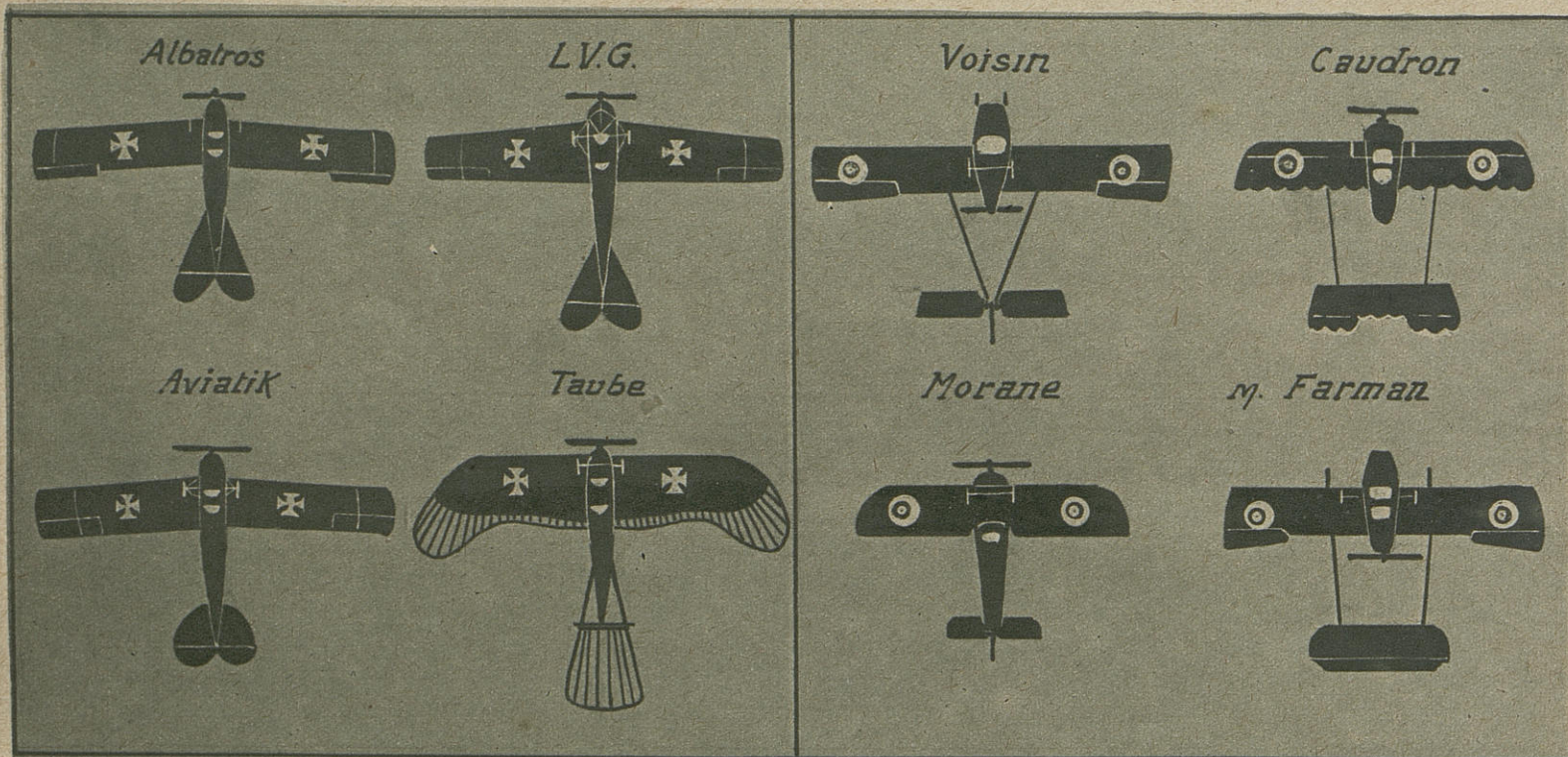


L'HYDROPLANE FARMAN

GARROS

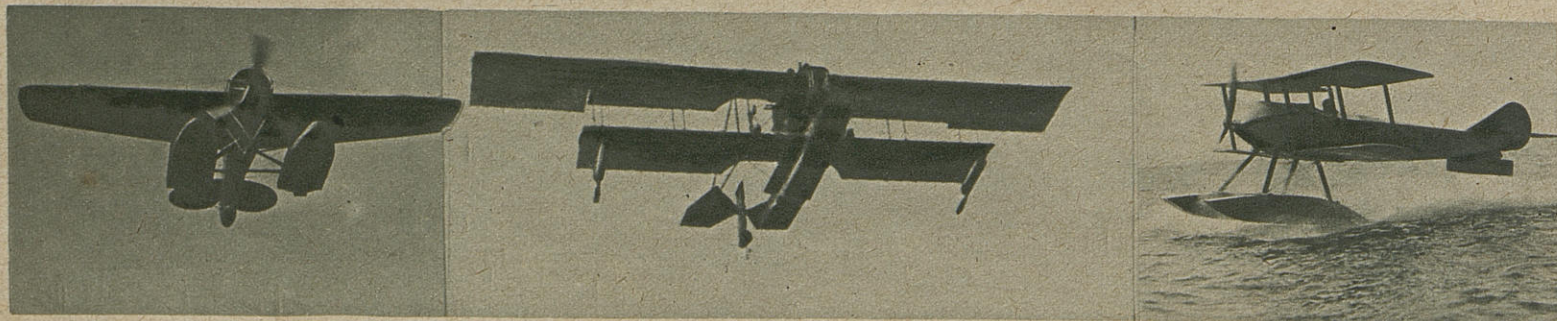
BRINDEJONC

L'HYDROPLANE F. A. B.



AVIONS ALLEMANDS

AVIONS FRANÇAIS



L'HYDROPLANE NIEUPORT

L'HYDROPLANE ALLEMAND

L'HYDROPLANE ANGLAIS

La supériorité de l'aviation française n'est pas à démontrer et les sacrifices à l'heure des premières expériences auront fait mûrir une riche moisson d'héroïsmes. C'est maintenant que la

seule vision de ces figures inoubliables de nos grands conquérants de l'air nous permet d'en prendre conscience, car elle évoque une gloire qu'aucune autre nation n'a encore jamais égalée.

J'ai vu...

HOMMAGE A NOTRE CINQUIÈME ARME



LE RETOUR DE L'OBSERVATEUR

A peine descendu de l'appareil, l'officier aviateur est interrogé par tous les officiers présents, impatients de connaître les résultats de sa reconnaissance. Ici, au premier plan, le général

Boelle recueille les impressions du pilote, sur les mouvements des troupes ennemies, avant qu'un agent de liaison ne parte les transmettre aux batteries d'artillerie toutes proches.



UN PREMIER LORD AMI DU PROGRÈS

Fervent du sport comme tout bon Anglais, M. Winston Churchill, premier lord de l'Amirauté, ne craint pas les voyages en aéroplane. Le voici au moment où il descend, en souriant,

du biplan piloté par le lieutenant Gerard. — *En médaillon* : Le lieutenant aviateur Sampson, qui prit part à plusieurs raids sensationnels sur les villes du littoral belge et allemand.

La conquête de l'air

LE rêve d'Icare est réalisé. L'homme vole comme l'oiseau. Il vole même plus vite et il exécute dans les airs des exercices de voltige auxquels ni les aigles, ni les hirondelles ne se risqueraient. Pas de battements d'aile, le simple ronflement d'une hélice qu'actionne un moteur aussi puissant que léger. Et derrière le pilote, qui dirige le gracieux appareil, un observateur, qui peut devenir un archange, se prélasser dans un fauteuil confortable.

L'avion prend son vol après quelques tours de roues sur la piste. Que nous sommes loin des potins des premiers aéroplanes américains et de la machinerie compliquée qui devait leur permettre de quitter le sol ! Dès qu'il flotte dans l'élément atmosphérique, l'oiseau humain met le cap vers le ciel et il monte, monte sans heurt, avec une élégance merveilleuse, au-dessus des nuages. Les courbes qu'il décrit sont gracieuses. De le voir glisser sans effort dans les couches supérieures de l'air, on admire et son étonnante souplesse et sa parfaite stabilité.

◆◆◆

Aucune science, aucun sport n'a fait en si peu de temps d'aussi étonnants progrès. C'est hier, nous semble-t-il, que Santos-Dumont se faisait acclamer, parce qu'il avait, sur une longueur de 2 hectomètres, réussi à s'élever à 2 mètres au-dessus de la piste. Quel enthousiasme lorsque, quelques mois plus tard, le premier circuit fut bouclé par deux appareils sur vingt ! Puis ce furent les grands raids Paris-Berlin et Paris-Madrid. La première traversée des Alpes marqua un nouveau pas dans la conquête des airs.

Les pilotes, de plus en plus aventureux, ne se laissent rebuter par aucune difficulté. Et pourtant, que de victimes l'aviation ne fit-elle pas durant les dernières années ? Tous les jours la liste des héros s'allongeait. Mais les 300 cadavres qui gisaient sous les débris des avions n'empêchaient pas de nouvelles recrues, toujours plus nombreuses, de s'engager dans le bataillon sacré. Tous avaient la foi, cette foi qui transporte les montagnes et qui, en l'espèce, les survolait.

◆◆◆

L'aviation est une science bien française. Seulement, voilà. Comme partout ailleurs, les efforts avaient été dispersés. On discutait encore en France sur la valeur comparative des différents avions, quand déjà l'armée allemande avait arrêté les deux types qu'elle faisait fabriquer en masse.

En quelques mois l'avance fut perdue. Les Allemands avaient engagé, au prix de très lourds sacrifices, d'excellents pilotes français. A Mulhouse, un fabricant, venant de France, créait une usine prospère, où bientôt les Jeannin et les Stœffer, aviateurs alsaciens, formaient d'excellents élèves. Les « Taubes » blindés et les « Albatros » étaient répartis dans les camps militaires. En même temps, les Allemands prévoyaient l'utilisation des avions pour le bombardement des lignes ennemies, alors qu'en France on ne croyait pas que cette utilisation fût pratique. Avec leur esprit de méthode, les Germains, qui ne furent jamais inventifs, avaient su, du premier coup, organiser d'une façon parfaite la cinquième arme.

◆◆◆

Je me souviens qu'à un congrès intrapartementaire de la paix, qui se tint, il y a quatre ans, à Genève, les délégués alle-

mands proposèrent hypocritement d'interdire l'emploi des aéroplanes comme engins de guerre. A cette époque, l'avance française s'accusait encore triomphalement. Il fallait donc essayer d'enlever un de ses principaux moyens d'action à l'adversaire éventuel. M. d'Estournelle de Constant lui-même trouva que ces prétentions étaient excessives et son intervention énergique empêcha seule la motion allemande d'être votée.

On sait que, depuis lors, les Allemands ont révisé leur théorie et que leurs dirigeables comme leurs avions se sont surtout distingués par d'ignobles attentats sur des villes ouvertes.

◆◆◆

L'aviation exige surtout de grandes qualités individuelles : de l'audace, du sang-froid, du coup d'œil. L'aviateur doit faire corps avec sa machine. Les leviers de direction ne suffisent pas à parer à tous les accidents, il faut encore que, par les mouvements presque instinctifs de tout son corps, le pilote corrige les déviations des ailes.



UN DE NOS ÉCLAIREURS DE L'AIR

L'air est un élément traître. Il s'y produit, à toutes les altitudes, des remous qu'on ne saurait prévoir, des courants qui se croisent, des trous dans lesquels l'avion s'effondre. A l'appareil qui brusquement se cabre, l'homme volant doit constamment rendre sa direction par d'habiles manœuvres.

L'avion est devenu un merveilleux instrument de guerre. Il fait d'audacieuses reconnaissances. Grâce à lui, l'artillerie lourde, qui était aveugle, sait où frapper. L'emplacement des batteries ennemies est découvert. Tous les mouvements de troupes sont signalés. Dès que le général en chef a besoin d'un renseignement, il fait signe à l'escadrille et les hélices se mettent à joyeusement ronfler.

◆◆◆

Rien de plus tragique qu'un duel d'avions. Les oiseaux essayent de se survoler. Les observateurs, armés de fusils automatiques ou de mitrailleuses, dirigent les canons de leurs armes sur l'appareil ennemi, et les balles pleuvent, mêlant leur sifflement aigu au ronflement des moteurs. D'en bas, les spectateurs angoissés voient les aéroplanes tanguer, glisser sur une aile, s'effondrer

pour reprendre, d'un mouvement désespéré, leur équilibre un moment rompu. Et la lutte reprend plus ardente, plus désespérée, jusqu'à ce qu'un des appareils prenne la fuite ou qu'il pique du nez vers la terre et ensevelisse le pilote sous ses débris enflammés.

D'autres fois, l'aéroplane isolé est comme auréolé des explosions des obus à schrapnells. Dès que son arrivée a été signalée, des batteries spéciales le suivent de leur tir précipité. Le but est mobile. L'aviateur décrit des zigzags pour empêcher les artilleurs de bien pointer leurs pièces. Et puis, il est difficile d'apprécier exactement l'altitude à laquelle il évolue, et qui est d'ailleurs variable. Presque toujours l'avion réussit à se faufiler au milieu de ces gerbes d'éclats de fonte, sans être atteint.

◆◆◆

Les aviateurs ont établi un nouveau record : celui des trous que les balles ont faits dans les ailes de leurs appareils. Il y a des aéroplanes qui reviennent percés comme des écumeurs. A celui qui a le plus de blessures, la palme !

C'est que le Français débrouillard, dont le courage individuel s'allie toujours à la gaîté, a rapidement repris sa supériorité sur l'Allemand méthodique, mais dépourvu d'initiative. La cinquième arme ne compte donc plus ses prouesses. Reconnaissances audacieuses, duels triomphants, raids éloignés avec bombardements réussis de casernes et d'usines ennemies, les aviateurs français et leurs collègues d'Angleterre ont réalisé toutes ces merveilles et ils s'apprêtent à en réaliser de plus extraordinaires.

Bravo, les hommes-oiseaux !

E. WETTERLÉ

UNE SEMAINE DE GUERRE

du 9 au 16 mars.

MARDI 9 MARS. — Le cabinet Gounaris dénoue la crise grecque.

— Quatre aéroplanes anglais bombardent Ostende.

MERCREDI 10 MARS. — L'armée anglaise progresse entre la Lys et La Bassée. Trois steamers anglais sont coulés ainsi qu'un sous-marin allemand. La flotte russe bombarde les ports de la mer Noire.

JEUDI 11 MARS. — En Belgique, les Anglais bombardent Westende. Les Turcs déclarent Constantinople ville ouverte.

VENDREDI 12 MARS. — Gros succès britannique à Neuve-Chapelle.

— Les généraux Maunoury et Villaret sont blessés.

— Le Kaiser révoque trois de ses généraux.

SAMEDI 13 MARS. — Les troupes anglaises enlèvent Fleurbaix et s'avancent sur Aubers.

— En Champagne, nos progrès continuent ainsi que dans les Vosges et au Reichackerkopf.

DIMANCHE 14 MARS. — L'ennemi bombarde de nouveau Ypres, Soissons et Reims.

— Nous repoussons une attaque au Four de Paris.

— En Lorraine, nos patrouilles occupent Embeménil.

LUNDI 15 MARS. — Une attaque allemande est repoussée aux Eparges.

— Le bombardement des Dardanelles continue, la nouvelle capitale semble devoir être Konia. Une grande bataille se prépare sur les bords de la Norew.

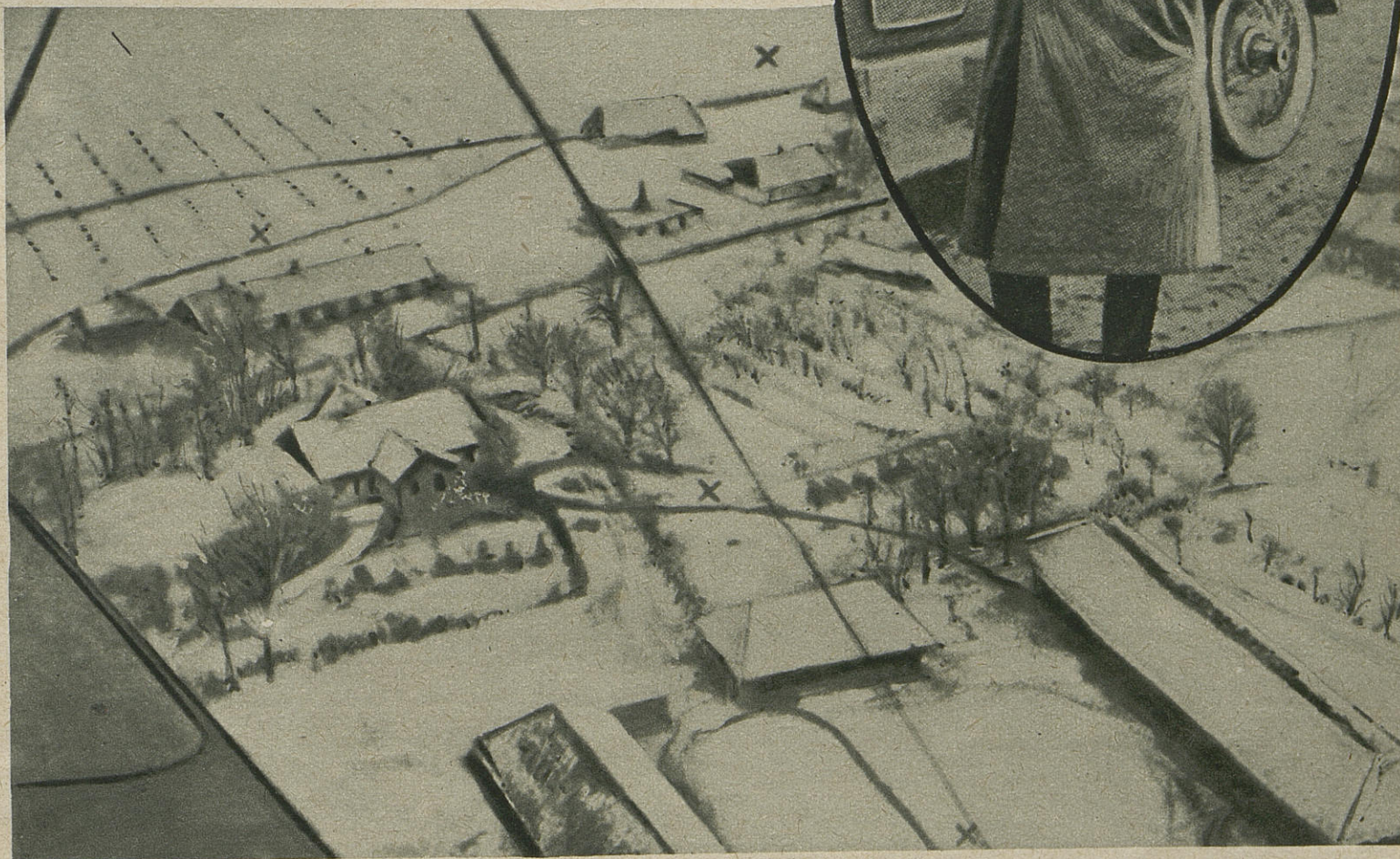
J'ai vu...

FRANÇAIS ET RUSSES FRATERNISENT



DANS UN PARC D'AVIATION FRANÇAIS

Délégué par le gouvernement impérial, voici le vaillant colonel Oros-topchine de l'infanterie sibérienne, dans un groupe d'officiers français, qui l'initient aux derniers perfectionnements de notre cinquième arme.

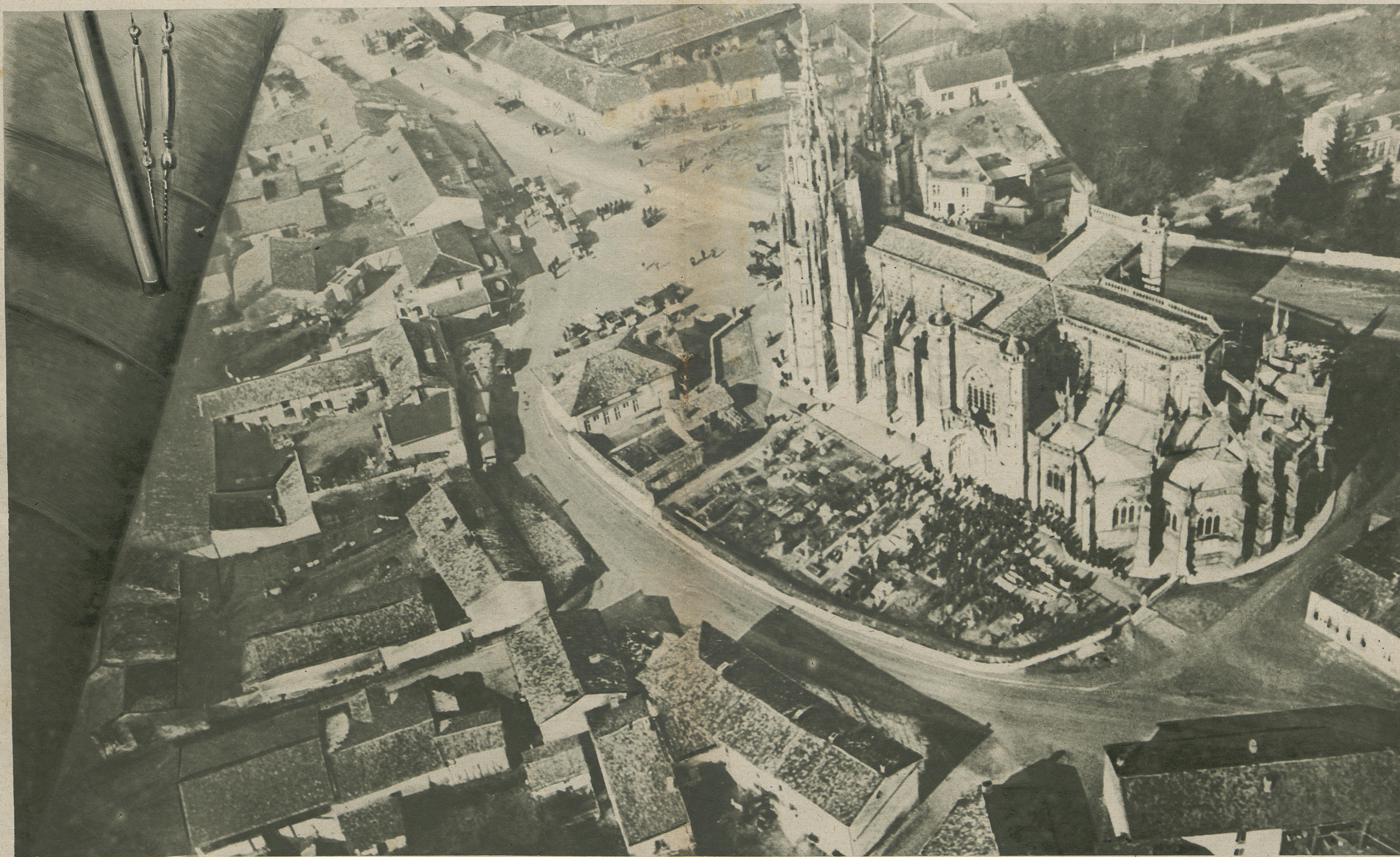


LA PRUSSE ORIENTALE SURVOLÉE

Quelques maisons basses qui font tache, des bouquets d'arbres çà et là, c'est tout ce qui apparaît de ce village de Prusse Orientale enfoui sous la neige. Toutefois l'œil du pilote, dès son retour, ne se laissera pas prendre à cette uniformité. Il

reconnaitra dans les lignes noires marquées de croix le tracé des tranchées allemandes qu'il signalera à l'artillerie russe. *En médaillon* : Le capitaine Grézeau, chef de l'escadrille française en Russie, qui vient d'être décoré de la Légion d'honneur.

UN AVIATEUR REND LES HONNEURS MILITAIRES A DEUX DE SES CAMARADES



FUNÉRAILLES SOLENNELLES DE DEUX BRAVES

Récemment, au cours d'une reconnaissance nocturne, le lieutenant-aviateur Mouchard et le sergent-observateur Maillard étaient blessés mortellement. Le monde de l'aviation tout entier fut douloureusement ému par la mort de ces deux héroïques soldats dont la

bravoure n'avait d'égale que la simplicité. Leurs funérailles eurent lieu près de Châlons, et cette curieuse photographie fut prise par un de leurs camarades, à bord de l'aéroplane chargé de rendre les honneurs militaires en survolant la ville pendant la triste cérémonie.

Cette photographie a été payée 100 francs.

J'ai vu...

EN ARRIÈRE DE LA LIGNE DE FEU



UN PARC D'AVIATION EN SECONDE LIGNE

Si fiers, si hardis dans leurs vols, nos grands oiseaux exigent de grands soins de la part de leurs pilotes, dès qu'ils sont à

terre. Qui dirait que ce chantier encombré de ferrailles et de toiles est en quelque sorte le berceau de nos gracieux aéroplanes?



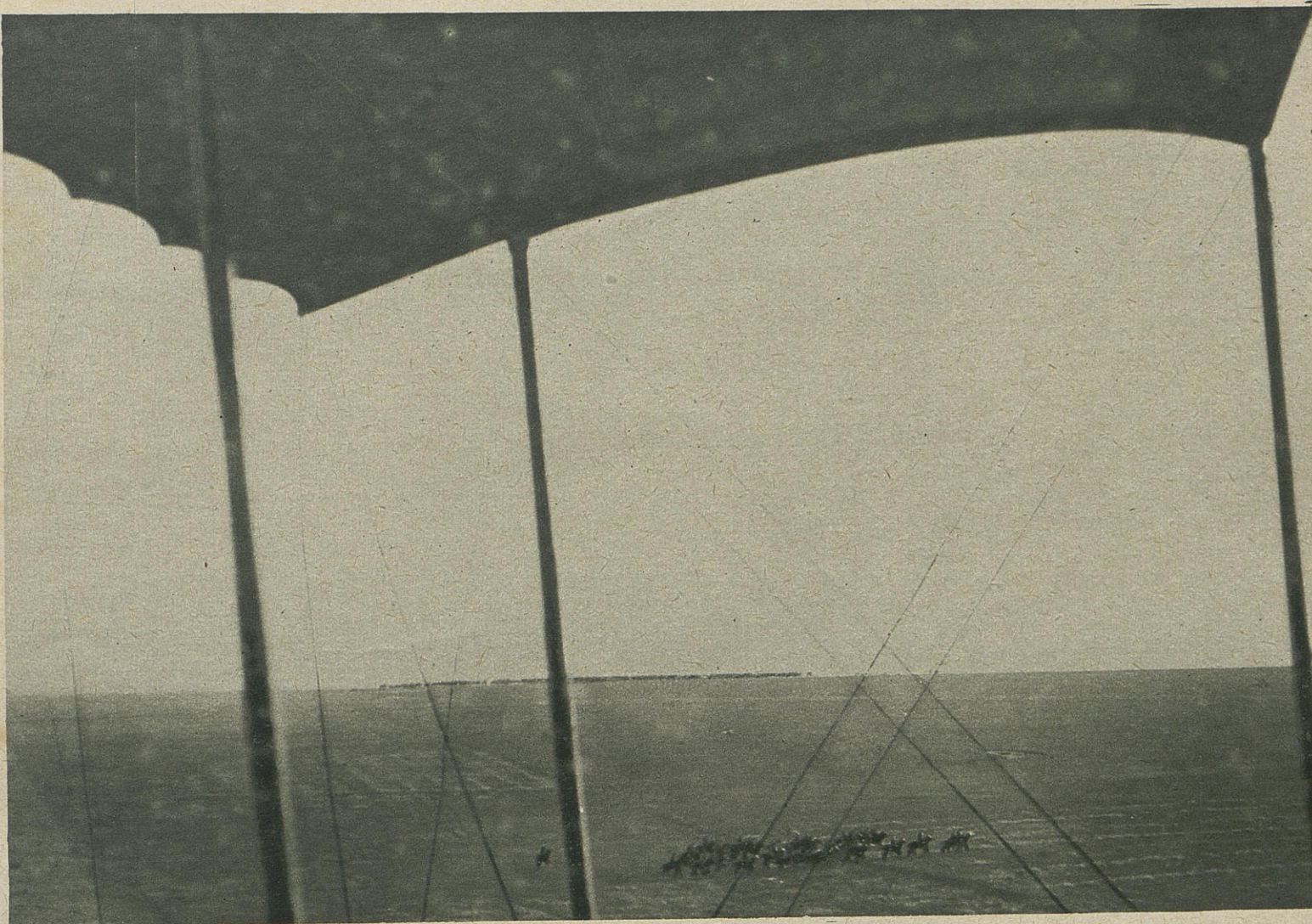
UNE POPOTE D'AVIATEURS

Sur une bâche tendue entre quatre arbres comme un hamac, nos aviateurs ont établi leur popote. Eux aussi ont besoin de soins

particuliers, étant donnée la fraîcheur des grandes altitudes, et surtout l'audace et le sang-froid qui leur sont nécessaires.

J'ai vu...

DES POINTS NOIRS BOUGENT A L'HORIZON



A L'INFINI S'ETEND LA PLAINE

Il est difficile aux profanes de se représenter avec quelle incroyable précision nos aviateurs sont à même de repérer les positions de l'ennemi et d'évaluer ses forces. Cette photo

leur donne cependant une idée de la netteté avec laquelle les moindres mouvements de troupes apparaissent à l'observateur, habitué du reste à mesurer ce qu'il voit d'après son altitude.



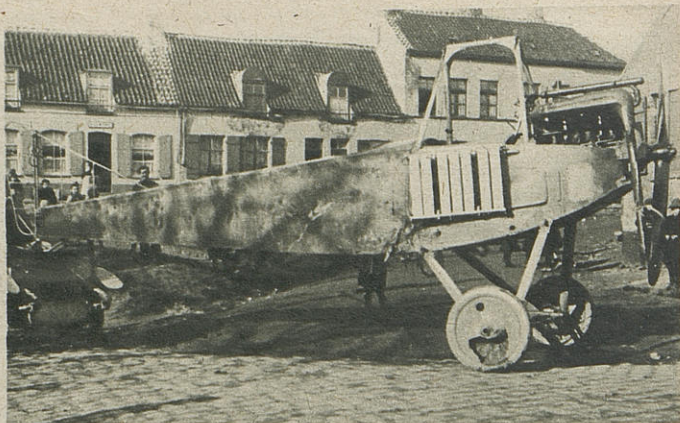
UN POINT NOIR BOUGE SUR LE CIEL

Groupés devant un appareil d'où deux des leurs viennent de descendre, nos aviateurs entourés d'officiers étrangers regar-

dent un monoplane français qui, dans les profondeurs du ciel, prend rapidement de la hauteur pour tâcher d'abattre un taube.

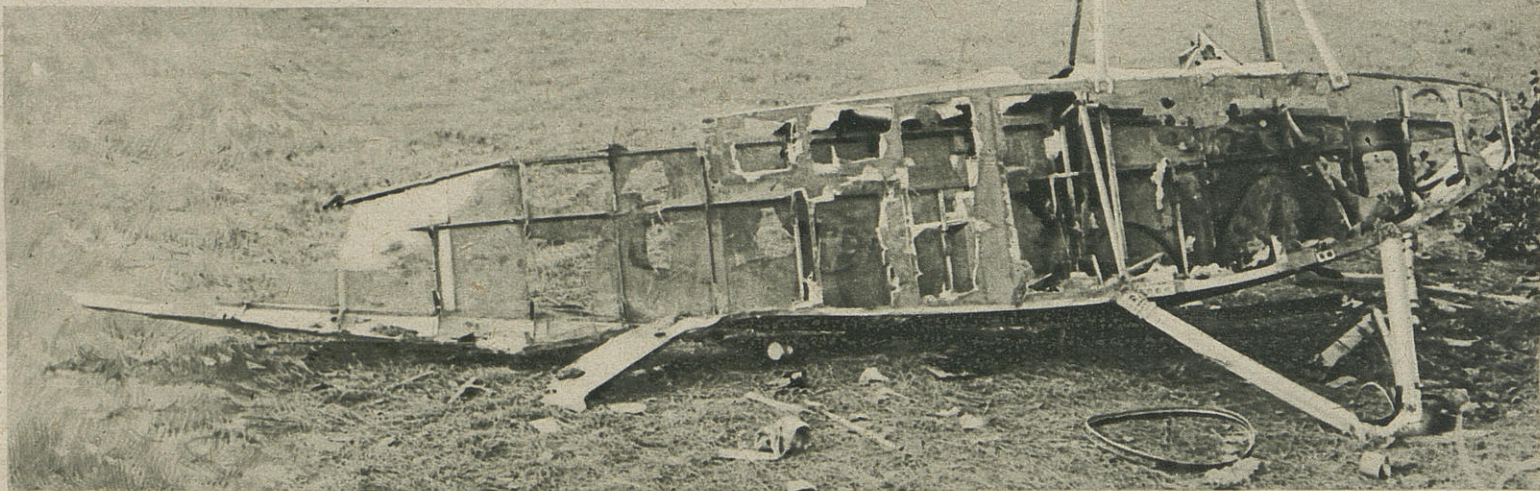
J'ai vu...

LA CHASSE AUX AVIONS ALLEMANDS



UN AVIATIK ALLEMAND

Survolant nos lignes, il fut contraint d'atterrir et capturé par les nôtres. Il fut exposé devant le monument de Mercié, à Belfort.



CE QU'IL EN RESTE

Une carcasse calcinée, des ferrures broyées par le choc, un débris informe, c'est tout ce qu'il reste de ce Taube

descendu aux environs de V... après un duel héroïque. — *En haut à droite* : Avion allemand démonté et ramené en arrière.



DÉFENSE DE SURVOLER NOS LIGNES

Grimpés sur la maison en ruine, nos braves poilus fusillent sans trêve l'aviatik qui les survole, mais, malgré leur adresse,

leur tir est forcément moins efficace que celui du canon de 75 monté sur automobile que nous reproduisons à droite.

J'ai vu...

180 MILLIONS DE KILOMÈTRES



NOS AVIATEURS SE PROMÈNENT

Un récent calcul basé sur le nombre des avions français en service, et sur la moyenne de distance qu'ils parcourent, a permis d'établir que nos aviateurs ont fait 45 fois environ le

tour de la terre depuis le début des hostilités, couvrant la distance phénoménale de 180.000.000 de kilomètres. Ce seul chiffre qui donne le vertige fait à lui seul la gloire de l'énergie française.

SUR TERRE ET DANS LES AIRS

(Suite)

EN TERRE D'ALSACE.

Les mécaniciens sont à leur poste près les avions.

Le premier avion s'envole. On suit dans l'obscurité son vol, grâce au halo de flammes qui s'échappe du moteur rotatif...

T..., mon pilote, s'approche de moi.

« Venez-vous, mon capitaine ? »

— Bien sûr.

— Je ne garantis rien dans la nuit... c'est pile ou face.

— Allons-y, nous verrons bien. »

L'avion s'élance, et dans le noir nous montons. Impression étrange de monter ainsi la nuit, tandis que, en dessous, la terre est encore plus sombre, seulement piquée par les feux des villages incendiés.

Il était temps, les dernières chaînes de tirailleurs français traversaient en courant le terrain d'atterrissage sous les baies.

Cernay, 20 août.

Nous voici de nouveau en Alsace, à Cernay, le long des pentes vertes des Vosges. Après le mouvement de recul du 7^e corps, obligé de venir se reformer sous le canon de Belfort, pour résister aux forces considérables que les Allemands avaient concentrées dans la forêt de Hardt, nous avons passé à une nouvelle offensive, grâce aux renforts puissants que nous avons reçus. C'est le général Pau qui commande cette nouvelle armée, armée d'Alsace, toute pleine d'espoir de revanche. Et de nouveau nous avons, cette fois lentement et sûrement, regagné le terrain perdu le 8; de nouveau, nous avons repris Altkirch, Mulhouse, Anspach, Cernay, malgré la résistance opiniâtre des Allemands; et nos troupes progressent vers Colmar, au delà de Mulhouse, dans le Hardt, vers Stein, vers Huningue.

Et la coquette Cernay, après deux jours d'un combat acharné autour de ses vergers et de ses jardins, est à nouveau française. Cernay, que les Allemands ont naturellement débaptisée et germanisée en Sentheim, s'étale dans la plaine, adossée aux derniers contreforts boisés des Vosges. Au milieu de ses rues propres, le clocher gothique de l'église se dresse. Vieilles maisons, vieilles demeures alsaciennes, combien les nouvelles constructions allemandes, triomphe de l'art munichois, font mieux goûter votre charme !

Nous interrogeons la patronne de l'hôtel où l'état-major français est descendu :

— Alors, les Allemands se croyaient, cette fois, sûrs de leur affaire ?

— Oh oui ! monsieur le capitaine. Ils nous demandaient tous : « A combien de kilomètres Belfort ? » Et comme nous exagérons toujours la distance, ils ajoutaient, imperturbables et confiants : « Cinquante kilomètres !... Cela ne fait rien ; nous y serons demain... D'ailleurs, nous devons être le 20 à Paris, aimable demoiselle ! » Le 20 à Paris ! Monsieur le capitaine, ils m'ont l'air d'avoir pris la direction opposée.

— Et, dites-moi, ils ont rapidement évacué Cernay ?

— Ah ! monsieur le capitaine, ce ne fut pas long... Si vous aviez vu le déménagement de l'état-major qui était logé ici, dans la salle du « Casino » !... Ce ne fut pas long... et heureusement pour eux, car les premiers chasseurs français arrivaient quelques instants après... On a tué deux ou trois retardataires dans les maisons.

— Et vous êtes contents d'avoir vu revenir les pantalons rouges ?

Alors la jeune femme, Alsacienne au visage triste prend un temps ; puis fixant ses yeux résolus sur nous :

— Oui, nous sommes contents de redevenir Français... et cependant c'est dur de dire ce mot, quand je songe que mon mari, mon frère, mon beau-frère, depuis le 1^{er} juillet, sont dans l'armée allemande, et que demain ils auront à se battre contre nous.

Ah ! la guerre, pour nous gens annexés, est deux fois plus dure que pour les autres.

Le combat a dû être violent dans les faubourgs de Cernay. A l'entrée de la route de Cernay à Thann, des tombes, des croix. Sur la grand'route de Cernay à Colmar, près qui s'étagent sur les pentes du Hermanswillerkopf, le combat a été encore plus acharné ; la terre a été fraîchement remuée et des femmes en deuil prient.

Ce sont des fosses communes où les morts ont été empilés en rangées superposées, quatre par quatre. Sur les tombes françaises, des mains pieuses ont tracé avec des fleurs le chiffre du régiment. Sur les tombes allemandes, pas de fleurs... Seule une croix, et quelques casquettes grises jetées sur la terre.

Hermanswiller, 21 août, 6 heures du matin.

Depuis hier, les reconnaissances sont interrompues ; le temps est bouché, brouillard bas qui empêche de voir au delà de 600 mètres, brouillard descendant des Vosges.

Couché dans un tracteur d'escadrille, j'attends les événements. Un bataillon de chasseurs à pied qui remonte vers Colmar s'est établi près de nos avions.

Soudain, dans le ciel voilé de brume, nous entendons un ronflement de moteur... Toute l'escadrille, pilotes, mécaniciens regardent... Qu'est-ce que cela peut être ? Un avion ?... Nos avions sont tous là... Un Zeppelin ?...

Le ronflement continue ; on dirait que l'avion perdu dans les nuages, tourne au-dessus de nous pour chercher sa route ; et soudain, à 700 mètres à peine, on voit un point noir qui émerge... C'est un avion, un biplan... puis un cri : « Un aviatik ! »

Pas de doute, les deux « croix de fer » noires apparaissent sous les plans, se détachant sur des carrés blancs.

Le bataillon de chasseurs a pris les armes, et une fusillade intense retentit ; l'avion surpris, essaye de sortir du guépier et de rentrer dans les nuages.

Puis, tout à coup, on entend que le bruit du moteur s'arrête et l'avion commence à descendre.

La sonnerie de « Cessez le feu » se fait entendre.

Avidement, nous suivons les voltes de l'avion, qui, moteur arrêté par une cause inconnue, descend, et dans un dernier virage, vient atterrir à 800 mètres de notre terrain...

Ruée en auto vers l'avion...

C'est bien un aviatik.

Son fuselage lourd, ressemblant à celui du Bréguet, repose sur la prairie. Nous approchons, carabine à la main. De la nacelle, une silhouette surgit, levant les mains.

En français, le pilote crie :

— Prisonnier !... prisonnier !

Il descend et, se figeant dans la position

militaire, se présente au chef d'escadrille — Lieutenant von H..., 3^e grenadiers wurtembergeois, aviateur.

Nous rendons le salut.

Alors, se tournant vers l'avion :

— Mon capitaine, mon passager, le capitaine d'état-major von T..., est grièvement blessé. Pourrait-on lui porter secours ?

Nous n'avions pas vu le blessé, affaissé dans le fuselage ; mare de sang sur le siège, le tablier de tôle.

Le blessé, évanoui, ne bouge pas. Une balle l'a traversé près de l'aîne et est ressortie par le ventre... On l'étend sur l'herbe.

Le docteur hoche la tête :

— Foutu ! Blessure au ventre...

On l'emporte à l'hôpital de Cernay, tandis que le pilote, ramené par deux officiers de chasseurs, est évacué.

La joie des hommes, chasseurs à pied, mécaniciens, devant cette superbe prise de guerre, fait plaisir.

Nous cherchons la cause de la panne... et on finit par la découvrir. Trois balles, dans le fuselage, ont seules porté. La première a fait un petit trou dans le gouvernail, sans rien briser. La deuxième a frappé l'officier observateur... Quant à la troisième, après avoir ricoché sur le moteur, elle est venue mâcher l'unique petit tuyau qui amène l'essence du réservoir au moteur.

— La fatalité ! dit un soldat, derrière moi.

Le fait est qu'elle s'est appesantie sur l'avion, pour avoir permis à la balle d'aller frapper ce petit espace de quelques centimètres et provoquer la mâchure qui a arrêté le moteur.

— Mais il est intact, ce coucou, crie le grand S... qui est déjà installé aux commandes. Mon capitaine, est-ce que vous me permettez de faire un tour dessus ?... J'irai évoluer au-dessus des Boches.

— Allons, vous êtes fou... Vous ne ferez pas deux kilomètres avant d'être abattu par les Français... et cette fois cela pourra vous coûter plus cher.

— C'est dommage, dit S... désolé... Quelle bonne blague ce serait d'aller passer au-dessus d'eux à 100 mètres. (A suivre.)

Ainsi que nous l'avons annoncé, nous préparons un

NUMÉRO SPÉCIAL

dans lequel figureront tous les événements qui se sont déroulés depuis l'attentat de Serajevo, cause initiale du conflit actuel, jusqu'au 1^{er} novembre, date à laquelle on trouvera dans les numéros hebdomadaires de *J'ai vu...* le récit régulier des faits de guerre et d'actualité.

Ce numéro, qui comprendra 52 pages, présentées sous une couverture en deux couleurs de Léon Fauret, avec cent illustrations, trois grandes cartes et de nombreux croquis et schémas, sera vendu 1 franc. Ce sera un

NUMÉRO HORS SÉRIE

c'est-à-dire en dehors du numéro ordinaire de la semaine.

Il complétera notre collection de l'Histoire de la Guerre et constituera un document incomparable sur l'immense tragédie de 1914-1915.

Il est prudent de retenir à l'avance ce numéro spécial chez les libraires et dans les kiosques.

(1) Voir les n^{os} 15 et suivants.

LES EXPLOITS DES "VIKINGS DE L'AIR"



LA MAISON DE LA PLACE CORMEILLES

Les Vikings étaient des pirates ; aussi leur exemple a-t-il tenté les officiers du comte Zeppelin qui se donnent eux-mêmes

ce nom. Et voici leur besogne à Levallois une maison détruite et les frères Bonnet ensevelis mais, par bonheur, sans blessures.



LES RAVAGES DE L'USINE MARTIN

Sans doute les observateurs à bord des fameux dirigeables ont-ils pris cette usine d'automobiles pour un parc d'aviation

quelconque, car ils l'ont bombardée avec acharnement, sans réussir à d'autres dégâts que des dégâts matériels insignifiants.

Nous prions nos lecteurs de vouloir bien nous excuser du retard apporté à la mise en vente de notre numéro. Il ne résulte du reste que de notre désir de leur fournir les documents les plus émouvants sur le récent raid des Zeppelins. A cette occasion, qu'il nous soit permis d'annoncer également que désormais *Fal vi* paraîtra le samedi avec l'illustration complète de toute la semaine d'actualités, y compris la journée du dimanche

LA CRANERIE PARISIENNE SE RIT DES MENACES DES ZEPPELINS



(Croquis pris sur nature par notre collaborateur Léon FAURET, au coin de la rue de Castiglione et de la rue de Rivoli.)

DEUX ZEPPELINS JETTENT DES BOMBES SUR PARIS

Dans la nuit du 20 au 21, deux Zeppelins ont fait leur apparition au-dessus de la Capitale. Le grondement des batteries du Mont-Valérien qui tiraient dessus sans relâche, l'appel prolongé des trompes des pompiers, la clameur des clairons sonnante le "garde à vous" eurent vite fait

de réveiller la paisible population. La première surprise passée, tout le monde se crut au spectacle. Ces engins si terribles n'avaient réussi à effrayer personne, et les Parisiens restèrent longtemps à leurs fenêtres, sous la nuit étoilée, déjà toute parfumée des effluves du printemps.

LES EXPLOITS DES "VIKINGS DE L'AIR"



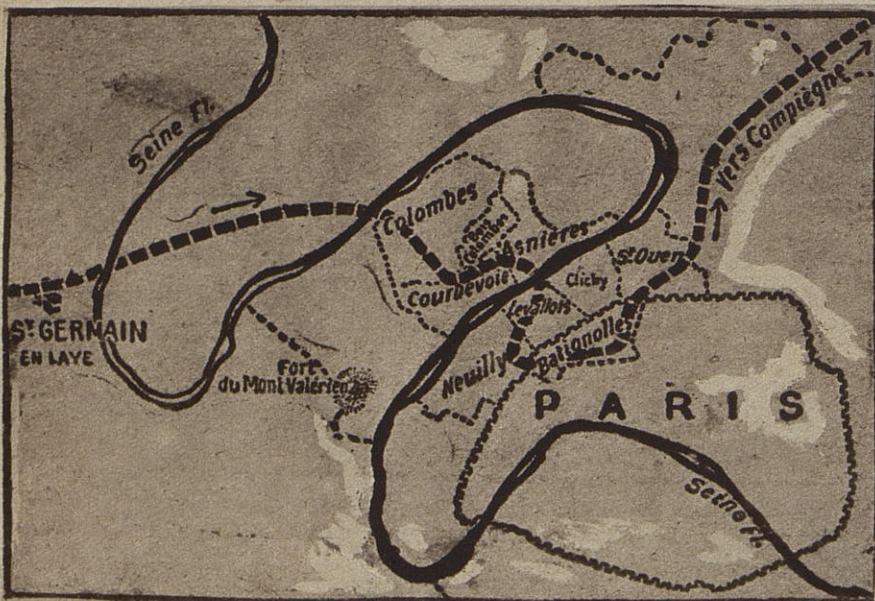
A L'INTÉRIEUR DE L'USINE MARTIN

Voici l'aspect d'un atelier après le passage de la bombe. Cinq ouvriers y travaillaient, deux seulement ont été blessés. On voit donc le bluff insensé de ces engins de guerre.



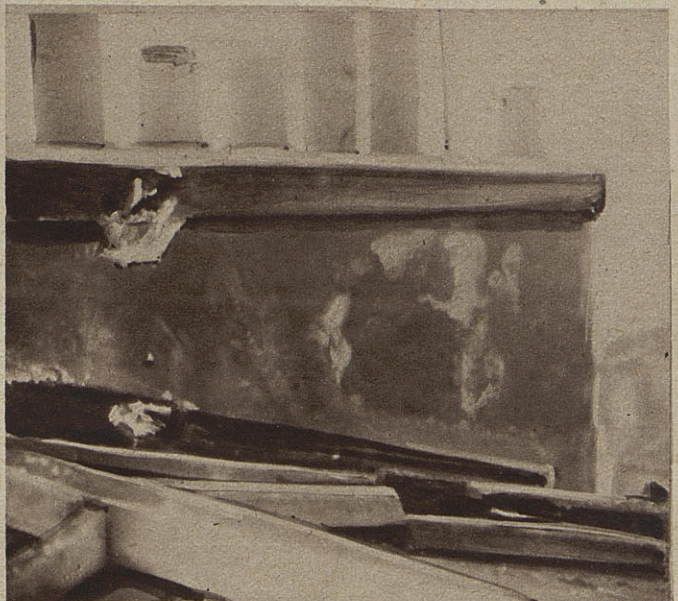
LA BOMBE D'ASNIÈRES

Leurs obus n'éclatent pas toujours et leurs bombes n'incendient rien. Celle-ci a traversé le toit et s'est écrasée dans un couloir du quatrième étage, blessant deux enfants légèrement.



LA ROUTE QU'ILS ONT SUIVIE

Venus par Saint-Germain, ils survolèrent successivement Colombes, Courbevoie, Asnières, Levallois, Neuilly, puis passèrent par les Batiignolles en reprenant la direction du Nord vers Saint-Ouen et Compiègne.



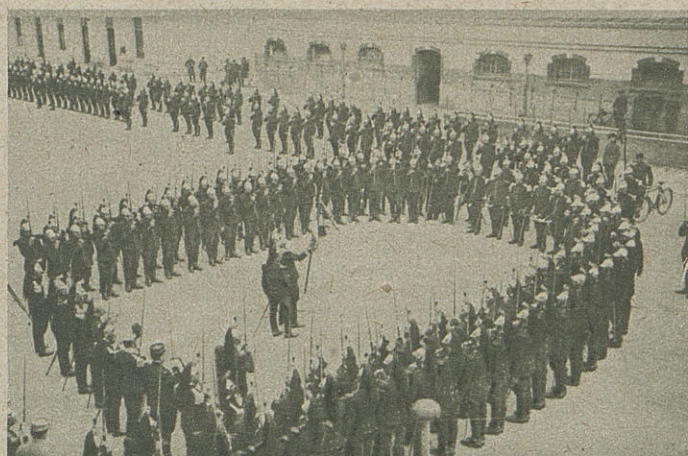
UN TOIT, RUE DULONG

Ici un engin incendiaire contenant une matière résineuse et de l'essence, creva le toit sans réussir à communiquer le feu à l'immeuble. (D'après le *Matin*.)

FAITS ET VISAGES DONT ON PARLE



M. SALANDRA
Le grand homme d'État italien.



A L'ÉCOLE MILITAIRE
Remise de décorations devant les troupes assemblées.



LE GÉNÉRAL MAUNOURY
Blessé en inspectant une tranchée.



LE COMTE WITTE
L'homme d'État russe qui vient de mourir.



M. HENNION
Ancien préfet de police, dans son cabinet de travail.



M. GEORGES BUREAU
Le nouveau sous-secrétaire d'État de la Marine marchande.



LE GÉNÉRAL DE VILLARET
Blessé grièvement auprès du général Maunoury.



LA SORTIE DE L'ÉGLISE
A la cérémonie du bout de l'an de Gaston Calmette.



LE GÉNÉRAL D'AMADE
Qui commande le corps expéditionnaire en Turquie.

52.000 francs
DISTRIBUÉS aux PHOTOGRAPHES

Désireux de remercier les photographes qui nous communiquent les admirables illustrations que nos lecteurs trouvent régulièrement dans nos numéros, et afin que celles-ci soient non seulement les mieux imprimées, mais aussi les plus intéressantes, nous avons décidé de consacrer une somme de 52.000 francs, pendant une année, à partir du présent numéro, au paiement de ces photographies, qu'elles se rapportent aux événements de la guerre ou à l'actualité mondiale.

Quand les photographies qui nous seront envoyées et que nous aurons utilisées, nous paraîtront particulièrement intéressantes, nous n'hési-

terons pas à les payer un prix exceptionnel, qui pourra varier de 100 à 500 francs.

Dans tous les cas, tous les documents publiés seront largement payés, selon l'intérêt qu'ils présenteront.

Chaque fois que cela nous sera possible, c'est-à-dire chaque fois que les auteurs voudront bien nous y autoriser, nous mentionnerons leur nom au bas des photographies qui auront été primées.

Quand nos correspondants, qui sont le plus souvent des combattants du front, nous prieront de ne pas les nommer, comme cela arrive journellement, nous indiquerons par le mot "PRIME", au-dessous des documents, ceux qui auront été l'objet d'une récompense exceptionnelle.

La qualité de la photographie est une

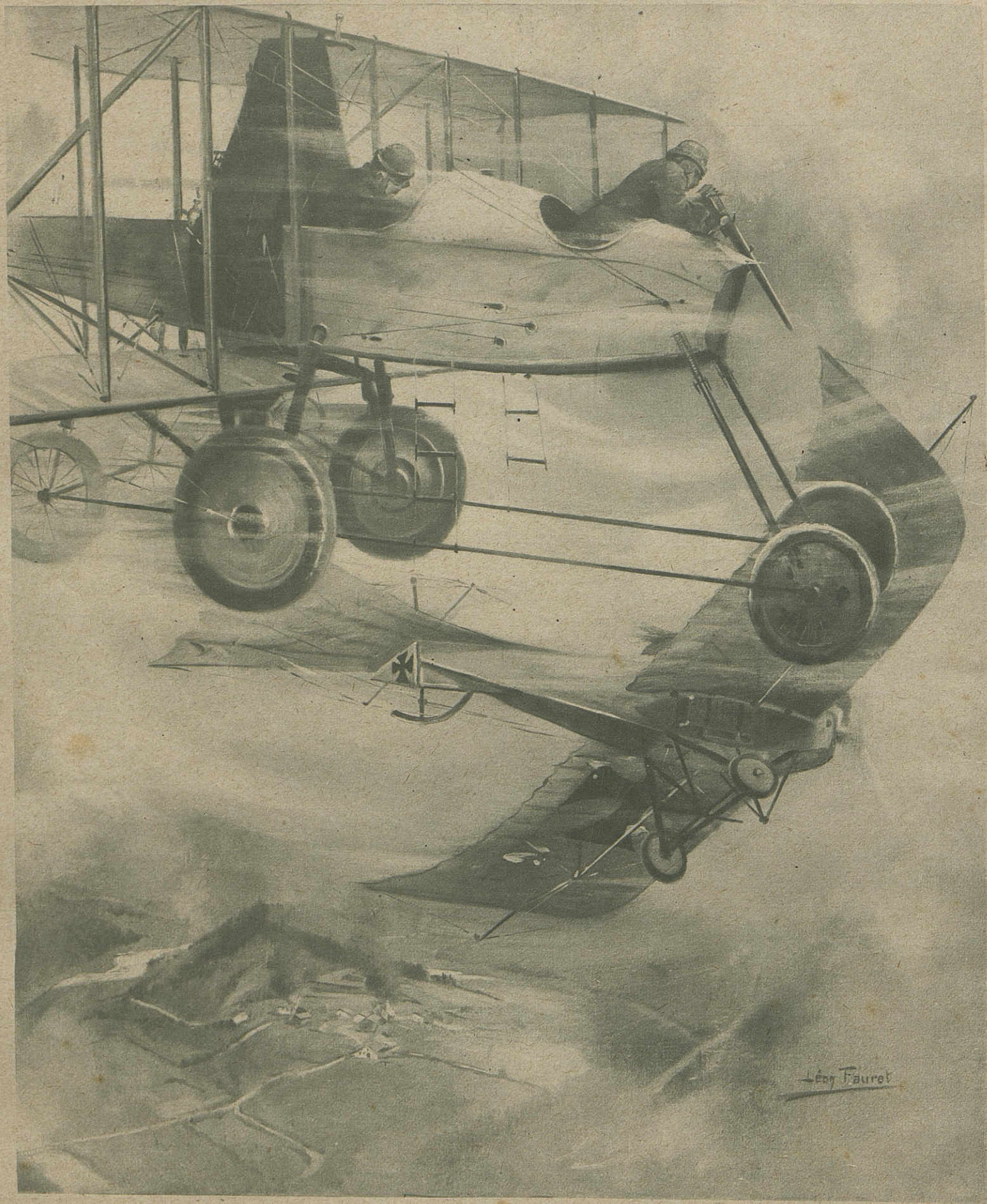
condition secondaire, l'intérêt du sujet surtout entrant en ligne de compte. Nos lecteurs peuvent nous faire parvenir les épreuves sur papier. Mais s'ils préfèrent nous adresser des clichés ou pellicules, développés ou non, nous nous chargerons du développement et du tirage, sans, toutefois, que notre responsabilité puisse être en rien engagée, en cas de perte, de bris, ou de détérioration. Chaque envoi devra porter le nom et l'adresse de l'expéditeur, ainsi qu'une courte description de chaque cliché.

Les photographies primées restent l'entière propriété des éditeurs.

Les épreuves ne seront pas rendues; seuls, les clichés ou pellicules seront restitués à leurs auteurs, s'ils nous en font la demande.

J'ai vu...

UN COMBAT ENTRE CIEL ET TERRE



LES PÉRIPÉTIES D'UN DUEL AÉRIEN

Tout comme les grands oiseaux de proie lorsqu'ils s'attaquent, le premier souci de nos aviateurs, dès qu'un duel s'engage, est de prendre de la hauteur et de survoler l'ad-

versaire. Malheur à celui qui finit par avoir le dessous, car les coups répétés de la mitrailleuse à tir rapide auront vite fait de le précipiter sur le sol où l'homme et l'appareil s'écrasent.