

quel que soit le poste qu'ils occupent, de faire une épreuve tous les six mois, afin d'avoir droit à leur indemnité de fonctions. Or, sur le front, les officiers aviateurs sont moins nombreux que les sous-officiers ou caporaux pilotes. Les chefs de centre, les commandants d'école, les officiers qui sont retenus par leur affectation dans les bureaux ou dans les établissements de l'aéronautique, tous ceux qui, en un mot, ne volent pas sur le front, ne devraient pas avoir le droit de toucher une indemnité de dix francs par jour, surtout qu'ils ne volent pas souvent.

En leur supprimant cette indemnité, on réaliserait une économie suffisante pour unifier l'indemnité de tous ceux qui volent au-dessus des lignes ennemies. Les risques sont les mêmes, il n'y a aucune raison de conserver une différence surannée et injuste.

Certes, aucun des braves qui déploient chaque jour des qualités de dévouement et de courage, ne penserait à réclamer, mais nous le faisons pour eux, certains que notre appel sera entendu.

Pour conclure, nous citerons l'avis de notre confrère, M. Jean Ajalbert, qui s'exprime en ces termes :

Un Marc Pourpe, engagé — qui avait survolé le Nil Bleu et le Fleuve Rouge sera cité à l'ordre de l'armée, et tombera au ciel d'honneur comme simple soldat, sapeur aviateur, — un sou par jour !

Un Gilbert, sergent à la fin de son service militaire, était encore sergent à dix mois de guerre, après avoir abattu près d'une douzaine d'avions ennemis. Garros, qui aurait dû être général, — pourquoi pas ? — ou ministre de l'aviation, était sous-lieutenant ; c'est le sommet pour un aviateur qui vient du civil. On m'a expliqué que le civil peut être un pilote incomparable, sans avoir la culture, l'éducation, l'autorité, l'ensemble des qualités requises d'un capitaine, d'un commandant : il y aurait un écueil à ce que le mécano, devenu un roi de l'air, se trouvât, avec le pli professionnel et ses manières d'ouvrier, l'égal d'un officier de carrière par le grade et l'uniforme ! Mais l'aviateur ne sollicite aucune assimilation. Ce serait plutôt le contraire.

Garros, Gilbert, Pégoud deviennent sergent, adjudant, sous-lieutenant. Un capitaine d'infanterie, de cavalerie, après avoir volé un mois, reçoit son brevet militaire : il est le maître de Pégoud, de Gilbert, de Garros, du prophétique sénateur Emile Raymond, tué en reconnaissance ; il peut être chef d'escadrille, chef d'école, chef de cabinet d'un ministre, ou membre d'un conseil technique ; ce qui sera défendu à des sous-officiers ou officiers subalternes comme Pégoud, Gilbert, Garros. La réforme est impérieuse. Il faut une loi pour cela, paraît-il. Le Parlement n'en est pas à une loi près. Je suppose. Que l'aviation ait ses grades spéciaux par classes, si l'on veut : pilotes de 3^e, 2^e, 1^{re} classe ; le capitaine débutant restera capitaine extérieurement à l'aviation où il n'aura que le rang de son brevet. Gilbert, Pégoud, Garros ne seront capitaines ou commandants que d'aviation, sans confusion possible avec les officiers de la ligne ou de l'artillerie ; ils se contenteront de cette affectation restreinte...

Après tout, pourquoi pas ? Les aumôniers, qui étaient au début de la mobilisation, ont bien été capitaines ? Les pilotes-aviateurs civils ont aussi rendu de grands services ; il est juste de les récompenser.

H. R.

NÉCROLOGIE

Gaston Caudron

Les deuils s'ajoutent aux deuils, triste résultante de la guerre.

Entre tant d'existences précieuses parties pour un autre monde, se mesurait contre un avion ennemi, l'Aviation française vient encore de faire une perte cruelle, le 12 décembre. Un banal incident a transformé en catastrophe l'essai auquel Gaston Caudron, Inventeur et constructeur, procédait quotidiennement à l'aérodrome militaire de Bron (Rhône) Un modèle de bois, figurant l'encombrement d'une

mitrailleuse, s'étant déplacé, est venu immobiliser une commande de l'appareil bi-moteur qui se renversa et vint se broyer sur le sol. Dans cette terrible chute, Gaudron, le pilote Desmarais, son dessinateur, et Jeame, son mécanicien, trouvèrent la mort.

Gaston Gaudron, lieutenant aviateur, est né le 18 janvier 1882 à Favières (Somme). Très jeune, il s'intéressa aux problèmes de l'aviation. En collaboration avec son frère René, il expérimenta aux dunes du Crotoy des glis seurs sans moteur, dès l'époque où l'aviation cherchait sa voie.

De l'usine du Crotoy sortirent une série d'appareils remarquables. C'est sur l'un de ces excellents aéroplanes que le regretté constructeur passa le brevet de l'Aéro-Club, le 3 mars 1911 dont le n° 434 lui fut attribué.

Le lieutenant Gaudron, nommé chevalier de la Légion d'honneur le 7 décembre, devait recevoir l'accolade lors de la cérémonie de la présentation du drapeau au deuxième groupe de l'Aéronautique, qui eut lieu à Bron, le 13 décembre, le lendemain de sa mort.

C'est sur son cercueil que M. René Besnard, sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, déposa le glorieux emblème de l'honneur et du mérite.

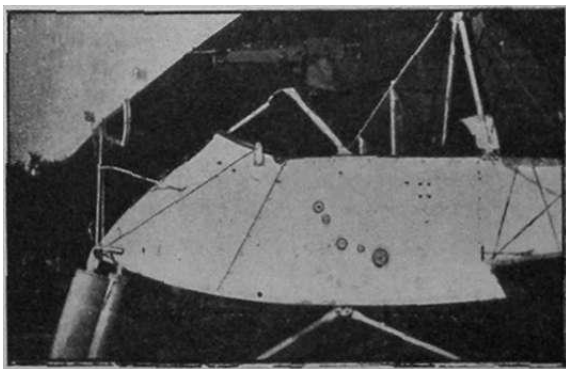
Après une cérémonie à Lyon, les obsèques ont été célébrées à Paris, le 18 décembre, en l'église de la Madeleine, où des discours furent prononcés par M. Robert Esnault-Pelterie au nom de l'Aéro-Club de France et de la Chambre syndicale des industries aéronautiques, par le colonel Bouttiaux au nom de l'Aéronautique militaire, et par M. Lucien Millevoye, député, au nom du groupe parlementaire de l'aviation.

GEORGES BLANCHET.

Les services d'un avion

Le 26 août 1915, l'avion Voisin n° 860 (moteur 150 HP) livrait contre un aviatik un combat aérien. Notre pilote gagna la victoire, mais malheureusement l'aéroplane ennemi fut abattu dans ses lignes ; de nombreux témoins purent affirmer cet heureux résultat.

Lorsqu'il revint parmi les nôtres, le lieutenant de Dampierre et son observateur le sous-lieutenant Héricher, — tels sont les noms des pilotes de la glorieuse équipée — constatèrent que leur appareil avait été touché huit fois par les pro-



L'avion Voisin n° 860

jectiles ennemis. Sur la photographie que nous publions, on peut voir que cinq balles ont atteint la carlingue, les trois autres se logèrent dans le mandeau du pilote, dans la chaussure de l'observateur et dans une pipe du moteur.

C'était la quatrième fois que le Voisin n° 860 se mesurait contre un avion ennemi.

Le lieutenant Dampierre commande en second l'escadrille V. 21, qui est sur la brèche depuis le début de la guerre et dont les pilotes ont toujours conservé les brillantes traditions de l'Aviation militaire de France.