



QUATRE ESCADRILLES DE CIGOGNES DE GUYNEMER A FONCK

Cette page, dans un style sans relief de compte rendu réglementaire qui désolera les professionnels du roman d'aviation et leurs lecteurs, est l'**HISTOIRE** scrupuleusement véridique, mêlée, de rire, de gloire et de sang...

[SOMMAIRE](#)

LA LEGENDE DES CIGOGNES

René de CHAVAGNES, mars 1919

[LA CHASSE AÉRIENNE](#) [Quelle était, en regard, la valeur de l'aviation allemande?](#) [LES PATROUILLES DE CHASSE](#) [L'AVIATEUR DE CHASSE](#)

Après la guerre de 1870, le peintre G. Jundt faisait, chaque année, vers l'automne, un pèlerinage à son Alsace. Il savait quelles mélancolies l'y attendaient et, cependant, à chaque approche nouvelle, une illusion le gagnait que prolongeait la magie des souvenirs. Lorsque la réalité, brusquement, le saisissait et le remettait en présence de l'étranger, toujours il se demandait: «Qui donc nous délivrera de ces gens-là? — Les cigognes et les ramoneurs, mon oncle !», lui répondit un jour son petit neveu.

L'enfant se fiait à la croyance populaire comme à la plus lointaine vénération des Orientaux pour les gracieuses et fidèles messagères de bonheur. De ce mot-là, Alphonse Daudet fit un conte, trop peu connu, qu'illustra naïvement, à l'usage des tout petits, son ami G. Jundt. Le mieux est ici de le rapporter: on y trouvera la plus plaisante affabulation de la vieille légende rhénane (*Les Cigognes, par G. Jundt et Alphonse Daudet, Paris, 1884.*).

Dans une première histoire, un ramoneur strasbourgeois se voit constamment querellé par un méchant étudiant allemand Rodolphe. Le châtiment ne tarde guère: la mère Gigogne qui veille avec vigilance, du haut des toits, en son attitude hiératique, à la quiétude de ses hôtes, enlève le balourd batailleur sur son dos et le transporte à Nuremberg.

Là, ses camarades le plaisantent, car il porte sur la figure les traces de sa lutte avec le ramoneur. Il lui faut s'aligner avec l'un d'eux qui lui fait sur la joue trois écorniflures. Et Rodolphe ronfle ivre-mort, dans la cave du Schlossberg, devant le fameux tonneau qui contient 153.000 litres de bière brune et porte en sautoir les portraits des plus solides buveurs d'Heidelberg. Le garde-chasse Waldmann, du Schwarzwald, est un bandit redouté du pauvre monde. De dos, il est carré, on dirait une armoire; de face, il bedonne et roule: c'est un muif. Mais admirez surtout, note Daudet, entre les bois d'un dix-cors qui l'encadrent, cette hure farouche, ce cuir dur, ces poils blancs de sanglier, cela c'est le vrai Waldmann, qui fait mourir de peur les petits enfants et les vieilles femmes, rien qu'en leur montrant son habit vert et ses boutons de corne.

«Le terrible Waldmann mène sa forêt comme une caserne: à telle heure, réveil; à telle autre, musique, lustrage des plumes et, pour la moindre infraction au règlement, fusillé!»

Or, Waldmann surprend le vieux Rippert et ses petits enfants qui reviennent de la maraude, sous une charge de bois, mort. La bonne Cigogne, toujours vigilante, le voyant armer son fusil, l'empoigne par le plein de son corpulent haut-de-chausse et plane avec lui sur le Schwarzwald; elle le lâche au milieu des cerfs, où il s'embroche sur leurs andouillers. Le peuple agile des forêts le porte en terre avec tous les honneurs convenables.

La troisième allégorie est d'une qualité plus savoureuse encore. Le major baron de Falkenhorst s'est mis en tête de prendre au père Jacob l'aîné de ses fils pour en faire un élève-tambour au 901^e Poméranien. La fidèle Cigogne l'enlève brusquement du champ de manoeuvres où il commande 3.000 hommes comme des marionnettes. Elle descend le Rhin avec lui, puis le lâche dans le fleuve, si bien que le bruit de sa chute retentit jusqu'à Cologne et que les terrasses riveraines sont toutes inondées. Puis, le jugeant suffisamment rafraîchi, elle le repêche par la boucle de son ceinturon et le conduit à Mayence, au dépôt du 901^e Poméranien. C'est jour de tir au polygone. Depuis le siège de Paris, l'ordre est donné de tirer sur les aérostats: le major-baron de Falkenhorst tombe, criblé de balles, et expire parmi les siens, avec la joie de constater qu'au 901^e les règlements sont parfaitement respectés.

«Claquant du bec, battant de l'aile, les cigognes, frileuses et serrées, s'envolent en long triangle blanc sur le ciel bas chargé de neige.»

Après elles, l'alouette gauloise, sentant sa destinée prochaine, devait, suivant le mot de Barrés, chanter au-dessus de la plaine lorraine. Son vol y excita un enthousiasme indescriptible. Les premiers officiers aviateurs, s'écria le doyen de la Faculté des Sciences de Nancy, vinrent enchanter notre ciel. Et, déjà, l'holocauste commence. Le lieutenant de Caumont, triomphant dans le Circuit de l'Est, s'écrase à l'aérodrome de Buc; et s'excuse, dans son agonie, de n'avoir pas assez de courage pour garder le silence.

Chavez, la même année — 1910 — franchit les Alpes et en meurt; Bague, un an plus tard, s'enveloppe dans la Méditerranée. Au 31 décembre 1911, 102 noms s'inscrivaient au martyrologe de l'aviation, dont 36 français (*Les Martyrs de l'aviation, par Roger Dépagniat, Paris, 1912.*). Les Cigognes de guerre, messagères de justice et de liberté, de leur vol rapide et puissant, allaient venir...

A la fin du premier trimestre de 1916, l'ordre fut donné à chacune de nos escadrilles de l'air de peindre sur ses avions un insigne distinctif. Sur la proposition de son chef, le capitaine Brocard, la 3 adopta la Cigogne qu'elle devait illustrer, ainsi que les trois autres escadrilles de son célèbre Groupe de combat. D'autres eussent préféré le coq. Mais le symbolisme de la cigogne parut plus conforme au rôle et aux espoirs de nos plus valeureux pilotes de chasse. Un camoufleur de la Section d'Amiens se chargea de leur soumettre des modèles: ce fut, pour la 3, la cigogne, ailes basses, qui fut choisie. Ces pages en sont l'histoire, scrupuleusement véridique, mêlée, comme sa vie, de rire, de gloire et de sang...

LA CHASSE AÉRIENNE [Haut](#)

Quels efforts, quelles recherches représentait l'aviation française au moment où s'engagèrent les hostilités, d'autres l'on écrit. On se souvient des pages admirables de d'Annunzio; elles sont de 1910:

«Or, soudain, les Latins se souvenaient de la première aile d'homme tombée sur la Méditerranée, de l'aile icarienne faite avec les verges du coudrer, les membranes séchées d'ibis, les plumes maîtresses des grands oiseaux rapaces...

«Soudain, les Latins se remémoraient le songe du milan qui visita dans son berceau le nouveau Dédale, créateur d'images et de machines, le Prométhée sans supplice, celui qui est, en soi, la racine et la fleur de la volonté parfaite... Et par éclairs de gloire reparurent sur les plaines, sur les collines, sur les lacs de la belle Italie et de la douce France, d'autres ailes d'hommes rougies de sang téméraire, rompues comme les os, déchirées comme la chair, immobiles comme la mort, immortelles comme dans l'âme l'avidité du

voit.

«L'homme fut prêt à lutter contre le vent et contre l'émule dans les airs, non plus avec le disque de bronze, mais avec l'aile de chanvre. Le ciel recourbé sur la plaine fut un immense stade bleu enclos de nuages, de montagnes, de forêts... Le péril sembla l'axe de la vie sublime. Tous les fronts durent se lever» (*Forse che si, Forse che no*).

La guerre, cependant, surprit notre aviation dans un dénuement complet et sans la moindre idée générale de son rôle tactique. Nos deux cents pilotes disposaient, en tout, de deux mitrailleuses... Deux ou trois escadrilles, sans fonctions définies, cherchèrent leurs places au front. On chassa l'ennemi, tout d'abord, au fusil, comme un gibier; on lui versa des obus d'artillerie sur la tête, tant bien que mal, par-dessus la carlingue; on le photographia avec des kodaks en se penchant au-dehors de l'appareil, «L'individualisme régnait en maître et la pénurie des moyens égalait celle de l'organisation.» (*L'Armée de Vair, par Jacques Duval, Paris, 1918*).

L'incrédulité du Ministère de la Guerre, et surtout de l'Etat-Major ne se limita pas, de lamentable mémoire, à l'artillerie lourde; elle s'étendit à l'aviation tout entière et s'exprima irrédutiblement, par la voie autorisée du général Bernard, inspecteur permanent de l'Aéronautique. Le capitaine Frugier, dans un premier raid, ne prit-il pas Strasbourg pour Fribourg?... Le général Bernard, enfin déplacé, après quelques histoires fâcheuses qui n'étaient pas toutes d'ordre strictement militaire, on lui donna comme successeur, à la fin de 1914, le commandant de l'Aéronautique de la IV^e Armée, le colonel Barès. Un renouvellement total de l'aviation, à ce moment, s'opéra; de nombreuses escadrilles nouvelles furent constituées et le colonel Barès s'entoura d'un personnel jeune, pourvu d'idées plus modernes. L'aviation de l'avant, en rivalité constante avec celle de l'arrière, s'efforça de lui faire entendre raison, notamment pour le choix et la livraison des appareils et y parvint quelquefois. Le colonel Barès y consacra toute son énergie. Sous sa direction, des groupes de bombardement furent créés, qui opérèrent dans la région de Nancy et une tactique de reconnaissance aérienne s'établit. Nulle coordination, cependant, n'exista longtemps entre l'aviation et les autres armes (*On sait à quel point la liaison manqua, au début de la guerre, entre les armes comme entre les armées: l'armée de Lorraine qui vécut sept jours sous les ordres du général Maunoury était ignorée des chefs d'armée*).

Le colonel Barès conduisit-il des escadrilles à Verdun: le Génie ne peut lui fournir ni paille pour coucher ses pilotes, ni cartes pour leur permettre de se guider. Finalement, il fait acheter la première à Versailles et ces dernières à Paris et des camions automobiles transportent le tout dans la Meuse.

Par ailleurs, la querelle du temps de paix entre les partisans du biplan et ceux du monoplane se poursuivait. Une sélection s'opéra rapidement entre les appareils des deux catégories, utilisés au début de la guerre, Voisin, Farman et Caudron, d'une part, Morane-Saulnier, Blériot et Rêp d'autre part. Les Voisin se virent consacrés aux bombardements. Les autres, après avoir été longtemps employés pour des reconnaissances, disparurent, à l'exception du Morane-Saulnier.

Dans une conférence humoristique sur laquelle nous aurons plaisir à revenir, le lieutenant Pastré put proposer cette classification des appareils: les avions faciles, type Spad, Nieuport, Morane sur lesquels on met les vieux pilotes assagis; les avions délicats types Voisin, Farman, qu'on confie aux jeunes débutants pour faire une sélection parmi eux et les rebuter par les difficultés du début.

Enfin naquit l'idée de la chasse. Des pilotes, dans leurs rondes célestes, emportèrent des carabines; d'autres consentirent à essayer les premières hotchkiss qu'on s'était décidé à leur livrer. Les premiers coups s'échangèrent de fort loin jusqu'à ce jour de mai 1915 où le pilote Salze et l'observateur Moreau, munis d'un simple mousqueton de cavalerie, parvinrent à abattre un ennemi au-dessus de Belfort; le G. Q. G. leur fit aussitôt les honneurs du communiqué, à titre d'encouragement pour tous.

Le commandant de Rose et Garros, en adaptant sur Morane monocoque un dispositif triangulaire qui chasse les balles sur le côté, inventent le tir à travers l'hélice. Mais leur système fait perdre à l'appareil de sa vitesse; il faut le perfectionner et obtenir une synchronisation avec le moteur. Un sergent mécanicien de l'escadrille 12, Alcan, s'emploie à ce travail fort compliqué avec une mitrailleuse Lewis. Navarre, puis le capitaine de Sevin, remportent leur première victoire avec ce procédé.

L'Allemagne poursuit des recherches parallèles et réussit un dispositif de synchronisation parfaite avec sa Maxim's. Nous le lui empruntons et l'adaptons à la Wickers.

L'arme ainsi créée et son efficacité démontrée, par des hommes tels que Garros lui-même, Gilbert et Pégoud, restait à en régler l'emploi, à fixer les principes de la tactique de chasse aérienne. Le G. Q. G., comprenant que la phase préliminaire de simple reconnaissance était achevée, s'efforçait de créer des escadrilles mixtes, composées d'observateurs et de mitrailleurs et chargées d'exécuter à la fois les deux missions. On leur confie même, à cet effet, avec la plus prudente parcimonie, les premiers Nieuport.

Le lieutenant Deullin formule, en juin 1917, les règles de la chasse en monoplane. Elles sont à reproduire presque intégralement, pour l'intelligence de cet ouvrage. Un chasseur en monoplane, dit-il, doit réunir toutes les qualités indispensables à un pilote et à un mitrailleur. Pilote, il doit être avant tout manoeuvrier; aussi ne s'exercera-t-il jamais trop à la voltige aérienne: virage serré sans changer d'altitude, spirales ascendantes et descendantes, vrilles, renversements, retournements, loopings, chandelles, piqués, etc. Il ne sera «fin prêt» que lorsqu'il les exécutera avec précision relativement à un adversaire qui manoeuvre également.

La double difficulté de la chasse en monoplane consiste à placer l'adversaire dans son champ de tir, l'appareil ne tirant que dans son axe et dans quelques positions bien déterminées, et à se maintenir soi-même à l'abri des coups de l'ennemi, dans ses angles morts. L'adversaire procède, bien entendu, dans le même but, aux manoeuvres contraires, et toute faute commise par l'un ou l'autre, dans d'observation de ces principes, peut avoir aussitôt pour lui des conséquences mortelles. Le moins qu'il puisse lui advenir, en «bourrant au plus court», est de se faire cribler, sinon descendre. Deullin en donne pour preuve les monoplaces boches qui, piquant comme des perdus sur nos R. 4, se firent régulièrement toucher. Dorme, par contre, ayant abattu à cette époque officiellement 18 ennemis et livré plus de cent combats, avait reçu en tout trois balles dans son appareil.

Ce que doit constamment appréhender le chasseur en monoplane, c'est une attaque par derrière; car il n'a, dans ce sens, ni regards ni mitrailleuses. La surprise peut lui venir, foudroyante, dans un ciel libre, en dix secondes. Un avion planant à sa verticale est pour lui très difficile à voir et lui échappera souvent. Le problème, une action engagée, est de calculer si l'on a le temps de pousser son attaque à fond avant d'être soi-même attaqué, et de deviner, pour la prévenir, pour la prévenir, d'après sa propre manoeuvre, celle d'un second ennemi.

Le monoplane doit profiter de sa vitesse, de sa maniabilité, de son faible volume, pour livrer combat à la plus courte distance possible. Les vitesses réciproques des adversaires, impossibles à apprécier, varient constamment; elles rendent illusoire une correction précise. Aussi le seul tir sûr est-il le tir à bout portant: la grande majorité des combats heureux s'est livrée à des distances variant de 100 à 10 mètres. Les difficultés du tir, à d'aussi courtes distances, sont ainsi fort réduites.

Toute la science du chasseur réside dans la manoeuvre d'approche, différente suivant qu'il s'agit d'attaquer un mono, bi ou triplace. La seule règle commune est de toujours chercher la surprise en se plaçant dans les angles morts visuels de l'ennemi, en utilisant la brume, les nuages ou le soleil.

L'attaque du monoplane isolé est de beaucoup la plus facile, la moyenne des monoplaces français (pilotes et appareils) s'étant affirmée nettement supérieure à la moyenne allemande. A défaut de la verticale complète au-dessus de l'adversaire, les approches de face et en

dessous ou trois quarts avant et en dessus, sont également bonnes.

Pour se placer en position de tir, soit à quelques mètres en arrière et au-dessous de l'ennemi, il faut renverser ou piquer, en évitant de se faire souffler et cela en piquant à environ 100 à 150 mètres derrière lui, en faisant les derniers mètres d'approche environ 25 mètres plus bas et en se mettant en position de tir par une simple chandelle.

Si l'ennemi vous aperçoit de loin, il est bon de s'assurer un léger avantage d'altitude qui permettra de diriger la manoeuvre en restant hors de son champ de tir. S'il s'enfuit, la règle est de piquer derrière lui; se sentant dominé, il piquera lui-même. Ce sera sa perte. S'il pique droit, on le tirera comme à la cible; s'il fait des zigs-zags, il suffira de se maintenir derrière en prenant chaque fois à la corde. Certains excellent à se dégager par une vrille ou une descente en renversement. La virtuosité et le coup d'oeil, pour le poursuivi comme pour le poursuivant, sont maîtres. Souvent, après une manoeuvre habile, le premier se retrouvera derrière le second que son élan aura emporté.

L'attaque du biplace, moins rapide, moins maniable, mais qui possède un immense champ de tir, est plus délicate. Le passager, avec sa tourelle, n'a que deux angles morts soit en avant, soit sous le fuselage et sous la queue, et en arrière de celle-ci dans l'axe du fuselage (gouvernail et stabilisateur). La bonne position de tir est donc derrière la queue et légèrement en dessous.

Une excellente méthode consiste à voler haut, de 4.800 à 5.000 mètres et assez loin, de 6 à 8 kilomètres au-delà des lignes ennemies. L'adversaire, voyant le ciel libre, s'avance vers nos tranchées. Dès qu'il est passé, il convient de piquer derrière lui à grande distance, 1.000 mètres environ, de redresser légèrement plus bas, dans l'angle mort de sa queue et de profiter de l'élan acquis pour regagner en quelques secondes la distance et se placer sous cette queue. Si la surprise a réussi, il faut le tirer à bout portant. Si l'ennemi pique sec, il empêche le plus souvent son passager de tirer et il est aisé de le suivre. S'il accepte le combat, il s'efforcera de se présenter dans la position la plus favorable au mitrailleur, soit de flanc gauche trois quarts arrière. Le risque est alors considérable, sauf si l'on est assez près pour pouvoir rapidement louvoyer de droite à gauche, chaque fois que l'ennemi change son arme de côté. Les attaques de face qui ont réussi sont rares. Quant à l'attaque trois quarts arrière, elle n'aura de chance de succès que pour un excellent tireur, sûr d'abattre son ennemi le premier et de loin et pour un remarquable manoeuvrier qui s'approchera en voltigeant, laissera le mitrailleur ennemi épuiser vainement sa bande de cartouches et profitera du moment où il recharge son arme pour l'abattre.

Dans le triplace, le champ mort visuel vers l'avant n'existe plus; l'attaque par derrière s'impose donc.

Si l'on a affaire à un groupe de biplaces ennemis, évoluant en ordre et se flanquant l'un l'autre, ce serait folie de foncer au milieu d'eux. Heurteaux qui devait être, auprès de Guynemer, l'une des gloires de l'Escadrille mère des Cigognes, la 3, fut blessé pour la première fois en attaquant seul neuf avions ennemis. Il faut chercher à les dissocier et profiter de leur désordre ou d'une fausse manoeuvre pour attaquer les isolés. Que, dans une conversion, un avion ennemi vienne dans le mauvais sens ou simplement trop tard, il se trouvera aussitôt éloigné de quelques centaines de mètres de ses camarades: ce sera le moment de le saisir avant que ceux-ci aient eu le temps de revenir à son secours.

Si l'on est riche en munitions, on peut ouvrir le feu à distance en arrosant successivement chaque avion ennemi: une panique se produira le plus souvent, dont il conviendra de tirer parti. S'il s'agit de monoplaces, il faut toujours attaquer le plus élevé, les autres étant peu dangereux. Une escadrille d'avions de chasse fait presque toujours le vide devant elle; on peut donc lui demander d'assurer la maîtrise d'un point déterminé pendant un temps donné, mais non de descendre l'ennemi. Le groupe de deux, seul, jusqu'ici a donné à cet égard de bons résultats. L'un des avions est le guide; son camarade le suit à environ 500 mètres en arrière et 100 mètres au-dessus. Le guide donne le signal de l'attaque. Si son camarade qui le suit en conservant sa distance et le protège sur ses derrières le voit mal engagé, il profite de son altitude pour attaquer à son tour comme il l'entend, en se gardant bien toutefois de rejoindre son guide de trop près.

Au début de l'offensive de la Somme, le groupe de quatre fut employé pendant quelques jours avec succès. A cette époque l'ennemi s'avançait sans méfiance, entre 2.000 et 3.000 mètres, par groupes de 4 à 6, jusqu'à nos lignes. L'escadrille française croisait aux environs de 3.500 mètres. Le guide attaquait le dernier adversaire; les autres faisaient immédiatement demi-tour et fonçaient sur lui. Aussitôt les trois monoplaces français disponibles choisissaient leur ennemi et l'attaquaient avec d'autant plus de chances de succès qu'il était occupé par l'action du guide français sur son serre-file.

Le chasseur aérien doit être armurier, connaître à fond sa pièce et la soigner à l'égal de son moteur. L'enrayage de l'une peut lui être aussi fatale que la panne de l'autre. Aussi doit-il s'entraîner à désenrayer rapidement. Une des meilleures corrections de tir consiste, lorsqu'on dispose d'une bonne mitrailleuse, en un bon arrosage dans tous les sens et ne dépassant pas les dimensions du fuselage.

On voit, par l'exposé de ces principes de tactique, à quel point la chasse en monoplace s'éloigne, dans la réalité, de ce que l'imagination de beaucoup pourrait supposer, à quel point elle exige de rapidité de décision et d'exécution, de précision, de prudence et de discipline, une sûreté de geste et de coup d'oeil exceptionnelle, une maîtrise absolue de soi, de sa pièce et de son appareil, en un mot, elle est, dans sa plus haute acception, une science. Une habileté manoeuvrière consommée et une sûreté de tir irréprochable en sont les deux termes essentiels. Encore les règles générales posées par Deullin souffrent-elles quantité de corollaires et d'exceptions.

Après dix attaques classiques et infructueuses, déclare-t-il lui-même, le chasseur abattra son ennemi d'une façon ultra-fantaisiste. Chaque vol lui enseignera un moyen nouveau. Peu à peu, il discernera l'ennemi bon à attaquer de celui qui n'offre que peu de chances de succès. C'est une grosse erreur, écrit ce valeureux aviateur, de croire qu'il faille toujours attaquer et dans toutes les circonstances, et de vouloir s'obstiner dans une attaque qui tourne mal. Il n'y a aucune honte à rompre un combat mal engagé. Les plus grands chasseurs, et cet ouvrage le montrera, pour un adversaire descendu, en comptent en moyenne près de dix de manques. Mieux vaut se réserver pour des occasions meilleures que de se sacrifier vainement dans une lutte inégale.

Peser mûrement chaque attaque, la différencier, s'il le faut, dit encore Deullin, veiller à la surprise, à sa propre sécurité, et malgré tout, mener la danse avec vitesse et décision, voilà presque tout le secret de la chasse.

Un don réel y est nécessaire, auquel ne peut suppléer nulle éducation. « Exécuter des renversements, des vrilles, des piqués, par rapport à un ennemi qui les exécute aussi, calculer exactement la distance d'où l'on part, l'amplitude de la volte, le point où elle s'achèvera, retomber en position de tir, la mitrailleuse sur le but, le tout au quart de seconde près, quidonne le succès, fait observer Jacques Duval, ce n'est plus un jeu que n'importe qui apprend. Les rencontres d'avions ont une rapidité incroyable. S'ils marchent en sens inverse, l'un piquant sur l'autre, ce qui, l'accélération aidant, le peut lancer à 300 kilomètres, l'abordage se produit à près de 500 kilomètres à l'heure, à 150 mètres à la seconde. Les grandes distances de combat ne dépassent pas 200 mètres; elles sont le plus souvent de 100 à 10 mètres. En deux secondes au plus, le chasseur a visé, tiré, fait le mouvement qui pare la riposte, le remet en position de combat. A cette minute, l'intelligence, l'habileté, l'oeil, les réflexes, tout l'homme s'engage. Une telle précision de gestes ne peut être que spontanée. En monoplace, la manoeuvre et la visée ne font qu'un. La mitrailleuse étant fixe sur le moteur, on vise en réalité avec l'avion. Un bon manoeuvrier, tireur moyen, réussit où un bon tireur, moyen manoeuvrier, échoue. L'aviateur qui, le premier, se fait un jeu de la chasse. Dépend, en ce point, de toutes ses qualités aériennes. Le pilote de combat est le grand

premier, osa faire un looping, Pegoud, a sa part posthume dans toutes nos victoires aériennes. Le pilote de combat est le grand escrimeur de l'air dont l'aéroplane est l'épée.

«Un combat de deux adversaires habiles résume tout l'art du vol: c'est un éblouissement d'acrobaties. D'un bout à l'autre c'est un tournoi vertigineux d'escrime mortelle» (*L'année de l'air*, p. 80-1).

*

Quelle était, en regard, la valeur de l'aviation allemande? Haut

Un rapport du commandant Brocard, qui est du 10 mars 1917, va nous l'apprendre. Les avions allemands rencontrés en Lorraine, au cours de février 1917, étaient les mêmes que ceux qui avaient fait leur apparition en décembre et janvier à la fin de la bataille de la Somme.

Les biplaces, des types L.V.G. — D.F.W ou Albatros, étaient caractérisés par une assez grande vitesse (150 kilomètres environ à 3.000 mètres) et surtout par une montée très puissante. Les reconnaissances allemandes sur la Somme traversaient les lignes entre 4.800 et 5.200 mètres. En Lorraine, plusieurs d'entre elles survolèrent nos lignes à 5.800 et 6.000 mètres.

Or, monter à 4.000 mètres avait paru chez nous extraordinaire jusqu'en mars 1916. Tandis que nos avions de chasse, pour protéger nos avions de liaison d'infanterie, s'attachaient à voler bas sur des appareils rapides, tels que le B.B. Nieuport, nos adversaires s'élevaient de plus en plus pour échapper à nos attaques. D'où une course à l'altitude qui pour nous était alors sans issue: il n'y avait aucun appareil de chasse français capable de monter rapidement aussi haut et surtout d'y manoeuvrer. Nous dûmes ramener l'ennemi aux basses altitudes, d'où le camouflage des appareils au bleu ciel et à la feuille morte. Notre aviation de chasse se développant, l'Allemand se trouva pris à la fois aux hautes et basses altitudes: il resta alors chez lui, volant si bas sur des appareils camouflés que si les nôtres le poursuivaient ils risquaient d'être descendus par son infanterie.

Les triplaces ennemis, genre R.4, très peu manoeuvrables, pourvus de bi-moteurs 260 H.P. ou un peu plus faibles, doués d'une vitesse probable de 125 kilomètres à 3.000 mètres, opéraient des reconnaissances à 4.500 mètres au minimum. Ils avaient une mitrailleuse à l'avant, et deux à l'arrière dont une tirant sous le fuselage.

Les monoplaces de chasse, Halberstadt, Fokker, Albatros, étaient en augmentation sensible depuis octobre 1916. L'Albatros dernier modèle, petit biplan monoplace 220 H.P. était un excellent appareil maniable et solide, armé de deux mitrailleuses fixes à travers l'hélice, de plus d'envergure que le Spad ordinaire 140 H.P. et d'une montée nettement supérieure. Sa vitesse seule devait être légèrement inférieure de quelques kilomètres à 3.000 mètres.

Il était donc nécessaire, pour arrêter les reconnaissances et les bombardements, de créer des avions de chasse de valeur supérieure en vitesse et en montée à ceux de l'ennemi, des avions pouvant monter facilement à 6.000 mètres et y manoeuvrer, ce qui n'était pas le cas du Spad ordinaire, inférieur à partir de 4.000 mètres.

Le Spad, en effet, grâce à sa vitesse qu'il conservait assez bien et au piqué qui suit généralement l'attaque, avait l'avantage pendant la première phase du combat, qui dure quelques secondes. Dès que, vers 4.000 mètres, l'ennemi se mettait à virer, le Spad ne pouvait tenir le virage serré en montant, tandis que l'Albatros restait incliné sur un cercle restreint tout en conservant et même en gagnant de l'altitude, ce qui lui permettait de retomber sur le Spad. Le pilote français était donc obligé non seulement de renoncer à l'attaque, ne pouvant tirer avec sa mitrailleuse fixe sur un appareil à chaque instant plus élevé que lui, mais de rompre rapidement le combat, manoeuvre difficile, sous peine de risquer d'être abattu.

S'il se trouvait aux prises avec plusieurs Albatros, il ne pouvait les attaquer que s'ils étaient dans nos lignes. Autrement, il commettait une imprudence sans résultat, les Albatros arrivant fatalement à un moment donné à garder seuls, par leur altitude, la possibilité d'attaquer. C'est ce qui se passait précisément à l'époque où le commandant Brocard présentait ce judicieux rapport.

Des essais concluants accomplis avec le Spad 150 H.P. moteur poussé, par le lieutenant Guynemer, venaient de donner le résultat cherché: l'appareil gagnait en vitesse (220 à l'heure) et surtout prenait une montée très puissante qui lui assurait une supériorité très nette sur l'Albatros et l'ascension facile à 6.500 mètres.

Il y avait donc nécessité urgente de remplacer le 150 H.P. ordinaire par le 150 H.P. poussé. Le commandant Brocard demandait ce remplacement immédiat sur les appareils non encore livrés, les appareils en service et ceux du front, la transformation des moteurs ne semblant pas présenter de grosses difficultés. La solution devait être d'ailleurs momentanée. C'était, selon lui, le 200 H.P. poussé qu'il y avait lieu d'adopter sur les monoplaces. Le Nieuport en service (110 H.P.) lui paraissait inutilisable dans un groupe de combat. Et la formule d'appareil de chasse de l'avenir était pour lui la suivante: Halberstadt, Albatros, Spad, c'est-à-dire un petit biplan assez lourd, extrêmement rapide, à moteur puissant et dont les qualités de descente seraient aussi sûres que celles de montée.

C'est incontestablement avec le Spad 150 H.P., puis 180, que notre aviation de chasse a pu se libérer au printemps de 1917 de l'infériorité dans laquelle elle se trouvait tant qu'elle ne disposait que du Farman.

Le Spad possède au plus haut degré les qualités de souplesse nécessaires à un bon appareil de chasse; il a pour lui la douceur des commandes, la solidité et la vitesse de descente; l'atterrissage relativement lent est très facile; il capote rarement, ce qui est un facteur important de confiance et de sécurité pour le pilote.

Ses seuls défauts sont une mauvaise visibilité, un manque de maniabilité et une montée trop lente. Le nouvel Albatros nous montrait assez qu'il était nécessaire de pousser rapidement les vitesses et la montée, si nous voulions conserver l'avance dont dépendait la supériorité aérienne. Le moteur Hispano, en service au groupe que dirigeait le commandant Brocard depuis août 1916, donnait satisfaction comme régularité, sécurité de fonctionnement, puissance et légèreté. Mais il importait d'accélérer la sortie des moteurs 300 H.P. et de préparer la construction d'un monoplace genre Spad, pourvu de qualités de vol et de sécurité analogues, muni d'un moteur léger 300 H.P. donnant 270 à 300 kilomètres à l'heure, une montée de 8.000 mètres et au-delà, armé de canon ou de mitrailleuses et muni des accessoires nécessaires.

Le problème était, au dire du capitaine de Sevin, de construire un moteur puissant et léger à la fois, et peu encombrant, de façon que la surface portante de l'appareil ne fut pas trop grande. En août 1918, on en était au 200 surcomprimé ou 220 H.P. demandé un an plus tôt par le commandant Brocard. Et l'ennemi sortait un appareil susceptible, disait-on, de monter à 6.000 mètres en 15 minutes.

LES PATROUILLES DE CHASSE Haut

A dater de l'offensive de la Somme, les conditions de la chasse aérienne changèrent complètement. L'aviation ennemie était démoralisée. Les patrouilles de barrage de 2 ou 4 biplaces faisaient demi-tour et se débandaient sous l'attaque d'un seul Nieuport. Quant aux monoplaces, isolés ou marchant par deux, ils manoeuvraient mal, refusaient systématiquement le combat et étaient presque toujours une proie facile. Les patrouilles françaises n'obtenaient qu'un résultat: faire le vide. Tout fuyait devant elles, pour revenir

après leur départ. Aussi ne pouvaient-elles presque jamais descendre d'ennemis. Le monoplace isolé, au contraire, pouvait ruser, se dissimuler plus facilement devant le soleil, dans la brume ou les nuages, profiter des champs morts visuels de l'adversaire et exécuter des attaques foudroyantes qu'on ne pouvait demander à de fortes patrouilles.

Les conditions de la chasse changèrent donc; et ce fut l'occasion pour Deullin, promu capitaine, de les définir à nouveau à ses pilotes en novembre 1917. L'ennemi, instruit par l'expérience, coordonna ses efforts et forma des patrouilles de biplaces et de monoplaces parfaitement disciplinées. Leur cohésion leur permit d'abord de résister aux attaques isolées, puis de prendre à leur tour l'offensive et de descendre assez facilement ceux des nôtres qui se risquaient au-delà des lignes. Nos chasseurs durent eux-mêmes se convaincre que l'ère de l'isolé était close et vaincre leur répulsion pour le vol en groupe, qui tenait à ce fait que les groupes souvent se contentaient de s'observer, sans s'attaquer. Pour s'être obstinés à sortir seuls, des as tels que Matton et Auger se firent descendre. Des ordres formels furent donnés de ne sortir qu'en patrouille. Mais on n'eut pas si aisément raison de l'individualisme français. Les punitions comme les règlements furent sans effet; il fallut, pour contraindre nos chasseurs à se plier à la discipline de l'air, donner l'ordre de tirer sur ceux qui ne voulaient pas s'y soumettre.

On avait d'abord été trop vite dans la transformation des méthodes de combat. C'était une erreur de vouloir faire sortir ensemble toute une escadrille: le rassemblement était long et laborieux; à la moindre manoeuvre, le désordre rompait le groupement. Un combat s'engageait-t-il, chacun reprenait sa liberté et le chef de patrouille, écrit Deullin, impuissant à se faire obéir, trépignait de rage sur son palonnier et hurlait dans le vent d'aphones imprécations.

On imagina alors la patrouille de trois: l'ordre de marche en triangle était facile à conserver, tout en permettant une grande souplesse de manoeuvre. Chaque pilote savait, par avance, ce qu'il avait à faire dans chaque cas et comme il suivait uniquement le guide, il ne pouvait être influencé par les erreurs de ses camarades. Le guide lui-même, n'ayant que deux pilotes à surveiller, pouvait les contenir, attaquer ou rompre le combat à volonté, sans se laisser accrocher indéfiniment par un étourdi.

La patrouille ainsi constituée et pourvue de Spad 180 H.P. put attaquer avec succès des bandes de cinq à six Allemands et conserver toutes ses qualités de groupement offensif: la vitesse, la maniabilité, la cohésion et l'obéissance parfaite au guide. La forte patrouille ne demeura efficace que pour un barrage défensif dans nos lignes.

Mais toutes les patrouilles ne se poursuivirent pas uniformément pendant deux heures à effectif complet. Pour parer aux défaillances des moteurs et aux incidents de route qui pouvaient obliger un pilote à abandonner la ronde, il fallut organiser la patrouille à quatre en losange, nécessairement un peu moins maniable et homogène. C'est celle qui fut adoptée par la plupart des escadrilles, sauf par quelques chasseurs sûrs d'eux-mêmes, qui préférèrent la petite patrouille légère et plus manoeuvrière.

Dans la marche en triangle, le guide étant en tête, les deux autres appareils le suivent à environ 200 mètres, de façon à former un triangle rectangle et de 50 à 100 mètres au-dessus de lui, pour pouvoir par un piqué rattraper un retard dû à une erreur de manoeuvre. Cette formation est facile à conserver sans grande attention, puisqu'elle permet aux deux pilotes arrière, en gardant leur place par rapport au guide, de la conserver également l'un par rapport à l'autre. Ainsi ont-ils plus de liberté d'esprit pour examiner le ciel.

Dans les conversions larges, l'appareil extérieur conserve sa distance en coupant au virage. Dans un demi-tour, chacun vire individuellement sur place. Celui de droite se retrouve à gauche et réciproquement. La formation n'a pas changé.

Le plus grand danger que puisse courir une patrouille de monoplaces est d'être surprise et attaquée par une patrouille ennemie plus élevée. Dans ces conditions, il ne faut accepter le combat qu'à altitude égale ou supérieure, la supériorité incontestable du Spad sur l'Albatros permettant toujours à un chef de patrouille expérimenté d'engager, de mener ou de rompre la lutte à sa guise.

L'Allemand renonça vite à faire convoier ses biplaces de reconnaissance par des monoplaces: ceux-ci, lorsqu'ils étaient attaqués, étaient obligés pour se défendre d'abandonner les appareils plus lents qu'ils avaient mission de protéger.

Les Anglais évitèrent cette faute en faisant accompagner leurs avions de bombardement par des biplaces de chasse Bristol. Dans les Flandres, leurs raids nombreux chez l'ennemi provoquèrent chez celui-ci la sortie de patrouilles compactes qui firent d'eux de véritables hécatombes. Mais les Anglais, tenaces, répliquèrent par des patrouilles égales. C'est à la bataille des Flandres de juillet 1917, comme nous le verrons, que tous les grands as des groupes de combat 11 et 12 patrouillèrent seuls.

Le plus beau combat, celui qui demande le plus d'habileté et d'expérience, c'est la rencontre de monoplaces.

Deullin le décrit ainsi:

Quand le chef de patrouille a aperçu l'ennemi et résolu de l'attaquer, il fait à ses pilotes le signal «Garde à vous» en balançant son avion de droite à gauche; puis il commence à manoeuvrer l'adversaire. Il lui faut s'assurer l'avantage de l'altitude et du soleil. Dans la plupart des patrouilles ennemies, un appareil isolé se tient à 1.000 mètres environ plus haut que ses camarades, prêt à piquer sur l'adversaire qu'une forte patrouille peut tenter. Il faut le découvrir, le rejoindre, l'abattre ou l'obliger à redescendre au niveau des siens. La manoeuvre bien engagée, le chef de patrouille donne le signal de l'attaque en abordant l'adversaire qu'il a choisi. Un de ses pilotes, désigné d'avance, le suit, prêt à le dégager ou à profiter d'une circonstance favorable. Le troisième continue de planer, surveillant le combat et prêt à se porter au secours de celui de ses camarades qui se trouverait en mauvaise posture.

Le combat se livre suivant les principes déjà exposés, avec cette différence que l'attaque sous la queue devient presque impossible. Les Albatros, en effet, se placent généralement en cercle, chacun protégeant les derrières du camarade qui le devance. L'un d'eux est-il attaqué, il pique et entraîne son ennemi dans le cercle sous le feu de celui qui le suit. C'est pourquoi il faut toujours se maintenir plus haut que l'ennemi le plus élevé et attaquer uniquement ce dernier, en piquant, soit par derrière, soit de face, sans jamais réduire son moteur, afin de conserver toujours un excédent de vitesse et de puissance, permettant la chandelle qui rendra l'altitude dominante. L'attaque et le tir de face en piquant est difficile et demande beaucoup de maîtrise.

L'attaque de biplaces se fait dans des Conditions analogues. Si elle est menée par une patrouille de quatre, les numéros 2 et 3 descendent en échelon derrière le guide, et le numéro 4 reste en réserve, jusqu'au moment où son intervention devient nécessaire pour dégager un camarade.

Deux ou trois patrouilles de trois ou de quatre peuvent marcher en liaison, assurer la police d'un secteur par un chassé-croisé, de façon à virer ensemble aux points extrêmes et à se rencontrer au centre.

Le règlement de manoeuvre du Groupe de Combat des Cigognes (G.C.12) prévoit le rassemblement d'une patrouille à la verticale d'un point donné, à une hauteur déterminée. Le guide prend soin d'indiquer son remplaçant éventuel et de fixer à chacun sa place et son rôle. Les avions se mettent en cercle à main gauche, au point de rassemblement. Dès que la patrouille est en ordre, le guide fait un battement d'ailes et part vers les lignes, au ralenti. La seule façon de conserver une patrouille groupée est de marcher toujours à 200 tours environ de moins que le maximum.

Les signaux aériens sont extrêmement simples et peu nombreux. Un premier balancement d'une aile sur l'autre, comme nous l'avons écrit, signifie: «Garde à vous, l'ennemi est proche»; un second: «attaque»; un balancement pendant la mêlée veut dire «Ralliement derrière le guide». Au cours d'une ronde, un renversement signifie: «Le suis obligé de rentrer, ne vous occupez plus de moi». Si un

demière le guide». Au cours d'une ronde, un renversement signifie: «Je suis obligé de rentrer, ne vous occupez plus de moi.» Si un pilote aperçoit un ennemi qui a échappé à l'attention du guide, il l'en avertit en se portant à sa hauteur et en battant des ailes; mais il ne doit sous aucun prétexte attaquer le premier ni quitter la patrouille pour attaquer seul. Une série de piqués et de cabrés enfin, signifie, comme le renversement: «Je rentre».

La réglementation, la tactique plutôt de la chasse aérienne, ainsi établie, on peut se demander comment s'ordonnait la tâche quotidienne des escadrilles de combat, comment elles exécutaient leurs missions régulières ou exceptionnelles, défensives et offensives. Ces escadrilles, d'abord réunies au nombre de quatre ou de six, formaient, sous un commandement unique, des groupes de combat (G.C). Le commandant d'un G.C. avait les mêmes prérogatives que le commandant de l'aéronautique d'une armée ou qu'un chef de corps. Son groupe était rattaché, au point de vue tactique et administratif, à l'armée sur le territoire de laquelle il opérait. Les ordres du général commandant de cette armée lui étaient transmis par le commandant de l'aéronautique de l'armée qui les coordonnait pour assurer la simultanéité des opérations de l'aviation de chasse d'armée et de corps d'armée.

Chaque G.C. était complété par un parc qui assurait la réparation des avions et des moteurs détériorés, ainsi que le ravitaillement du personnel.

L'aviation de chasse devait assurer, autant qu'il était possible, la sécurité de l'aviation d'armée et de corps d'armée, chargées d'exécuter tous les réglages d'artillerie, les reconnaissances photographiques et le service de liaison des avions d'infanterie. Cette protection s'exerçait, dans une zone déterminée, au moyen d'une permanence de patrouilles s'échelonnant depuis l'aube jusqu'à la nuit tombée.

«Dans l'aviation plus qu'ailleurs, où le personnel est d'un recrutement délicat et difficile, où le matériel est fragile et coûteux, disait une instruction sur les G.C, il est d'une nécessité absolue d'appliquer la méthode de l'économie des forces et du rendement maximum.»

L'officier de renseignements du groupe était informé de ses besoins en matériel, avions et personnel, des points où des renforts devaient être dirigés, de la force et de la tactique de l'adversaire, par téléphone et T.S.F. radiogoniométrique, la D.C.A. (défense contre avions) et les postes de guet, les renseignements des escadrilles et des patrouilles.

Chaque secteur d'armée était divisé en un certain nombre de sous-secteurs désignés par une lettre ou par un nom (indicatifs). La T.S.F. permettait de repérer les indicatifs des avions ennemis. Lorsque l'un d'eux faisait du réglage dans une partie du secteur, le poste radio-goniométrique français écoutait, recevait l'indicatif, le situait et le transmettait par téléphone à l'officier de renseignements du G. C. Toutes les communications télégraphiques adressées à l'aviation de chasse et de bombardement étaient, bien entendu, passées par priorité.

Pendant la période fameuse d'avril 1917, par exemple, qui comporta de nombreux tirs de destruction, il importait d'assurer une grande liberté de travail à nos avions de réglage, tout en continuant de paralyser l'activité de l'aviation adverse. A cet effet, il était organisé et entretenu en permanence, du lever du jour à la nuit, des patrouilles basses, de trois à cinq Nieuport, entre 2.000 et 2.500 mètres, chargées d'assurer plus particulièrement la sécurité immédiate des avions de réglage, en évoluant légèrement en avant d'eux et à une altitude supérieure de 500 mètres au maximum à la leur; des patrouilles basses, de trois à cinq Spad, chargées de veiller, à la même altitude que les précédentes, sur les avions de réglage et susceptibles d'attaquer au-delà des lignes ceux de l'ennemi; des patrouilles hautes enfin, de trois à cinq avions, supérieures à 4.000 mètres et chargées d'attaquer avions et drachens ennemis.

Ce service prolongé nécessitait pour chaque zone l'emploi de cinq escadrilles Spad-Nieuport, et deux sorties quotidiennes au moins pour tous les pilotes.

Pour certaines missions lointaines et prolongées, des avions de photographie ou de réglage avaient besoin d'être accompagnés par des appareils de chasse. L'aviation de combat fournissait alors une escorte, lorsque l'escadrille d'armée n'était pas en mesure d'assurer cette protection immédiate. Pour parer à ces éventualités, des escadrilles disponibles étaient tenues en alerte. Un compte rendu des opérations devait être fourni chaque soir par les trois groupes 11, 12 et 14, les escadrilles N. 15 et N. 65 au commandant du groupement, au maximum une heure après la chute du jour, en même temps que les effectifs des pilotes présents et des avions disponibles.

Le 15 avril 1917, le chef du service aéronautique aux Armées, M. du Peuty, adressait du G. Q. G. aux commandants Le Révérend, Brocard et de Marancourt la note suivante:

«A partir du 15 avril à midi, les groupes de combat reprendront sans restriction leur tactique offensive, dont le but est: la destruction de l'aviation boche.

«Aucun avion des G. C. ne doit plus être rencontré à l'intérieur des lignes françaises. A cet effet, les patrouilles seront composées de dix appareils en moyenne; elles ne doivent jamais être d'un effectif inférieur à cinq. En dehors des pilotes à qui le commandant Le Révérend aura donné des ordres particuliers, il est interdit de sortir isolément.

«Le moment est venu de donner notre maximum d'efforts sans regarder aux fatigues ni aux perles.»

Le rôle le plus dangereux, peut-être, qui pouvait être assigné à un avion de combat, était l'attaque d'un drachen. Combien, pour y avoir imprudemment exercé leur valeur, à l'exemple de Boyau, y succombèrent. On préconisait, à cet égard, pour l'avenir, l'emploi d'un bon avion-canon, doté de projectiles incendiaires efficaces. Le G. Q. G. fixait, le 13 septembre 1917, avec son omniscience habituelle, les conditions dans lesquelles une attaque de drachen devait être menée pour avoir des chances de succès. Ses aphorismes touchaient le choix de l'heure et du jour, les avantages d'une attaque sur un ballon chaud et stable, l'influence de la nature de la peau du ballon et la distance d'attaque. Le pilote en devait attaquer une partie haute et peu exposée au vent, afin que le jet de gaz provoqué, à la suite de la perforation de la peau, par la balle incendiaire au phosphore ne soit pas éteint aussitôt. L'action du feu est lente, affirme le commandement de l'Aéronautique, avec les ballons en peau épaisse ou incombustible (étoffes triples ignifugées), mais elle est extrêmement rapide avec les étoffes légères, simples ou doubles. Un ballon en peau de dirigeable met environ cinq minutes pour s'embraser sur un mètre carré. En peau simple, il explose dès les premières balles. L'attaque, concluait le G. Q. G., aura d'autant plus de chance de succès qu'elle sera faite de plus près. Ce furent nos plus héroïques pilotes qui allèrent vérifier...

Que valurent, en définitive, les Directions diverses d'aviation aux armées? Au dire d'un pilote disparu le 6 août 1917, elles eurent cette supériorité d'être à peine des états-majors (*Notes d'un Pilote disparu. Paris, 1918*). Toute l'armée souffrit incroyablement de ceux-ci, toujours semblables à eux-mêmes, dans les autres armes, et de la gérontocratie qui lui fut imposée. Les Directions d'aviation, elles, comprirent au moins des hommes ayant fait leurs preuves, volant encore et payant de leur personne. Il s'y trouva cependant des gens qu'on eussent voulu voir disparaître à jamais, les «tactiques» surtout, dont notre auteur donne cette définition: «Les tactiques jouent un rôle dans l'aviation et ce ne sont pas des aviateurs; leurs ignorance est totale et les expose aux pires gaffes.» Et il conclut: «Pour diriger l'aviation, nous voulons des aviateurs».

On permettra bien à un homme de lettres, après avoir consciencieusement exposé le rôle tactique de la chasse aérienne et ses méthodes de combat, dans toute leur stricte et sèche rigueur, de faire ce que d'aucuns —et les militaires de carrière en particulier— appellent encore de la littérature, nous voulons dire un essai sommaire de la psychologie du chasseur céleste et tout particulièrement de celui qu'il lui fut donné de mieux connaître, le combattant du Groupe des Cigognes.

On connaît le portrait achevé du chasseur d'images, dû à Jules Renard: «Il saute du lit de bon matin et ne part que si son esprit est net, son cœur pur, son corps léger comme un vêtement d'été. Il n'emporte point de provisions. Il boira l'air frais en route et reniflera les odeurs salubres. Il laisse ses armes à la maison et se contente d'ouvrir les yeux. Les yeux servent de filets où les images s'emprisonnent d'elles-mêmes.»

Réserve faite pour les armes dont le combattant est bien obligé de se munir, en prévision des rencontres peu courtoises qui l'attendent dans l'air, il n'est pas de page de la littérature de paix qui s'adapte plus exactement aux dispositions de l'aviateur de chasse, à son réveil. D'ailleurs, son rôle aérien accompli, la terre le retrouvera, la carabine sous le bras, parfaitement conforme, cet accessoire en plus, au type de Jules Renard. Lorsqu'il ne tirera pas le perdreau dans les champs voisins de son camp, il se contentera, plus pacifique encore, de perforer ou de manquer des pièces de cinquante centimes jetées en l'air, d'un geste vif, par un camarade complaisant: il se doit à lui-même cet entraînement presque quotidien.

La renaissance de la culture physique qui a exalté la jeunesse française depuis l'alerte de 1911, le désir de combattre dans une arme nouvelle, choisie, qui concentrait sur elle le maximum de curiosité et d'admiration publique, l'avantage de pouvoir y exercer toutes ses qualités individuelles, hors des dogmes établis dans les autres armes, hors des lisières des vieilles routines et au-dessus de toutes les vaines disciplines de caserne ont conduit au début de la guerre bien des jeunes gens dans l'aviation.

«Le nouvel instrument, écrit encore d'Annunzio, paraissait exalter l'homme au-dessus de sa destinée, le doter, non seulement d'un nouveau domaine, mais d'un sixième sens. Comme le véhicule foudroyant de fer et de feu avait dévoré le temps et l'espace, l'appareil dédaléen triomphait de tous deux, et de la pesanteur, qui est plus triste encore... Le démon de la lutte entraînait le combattant sur le bord des plus voraces abîmes...»

Maître de son destin, il n'y relevait que de sa propre conscience. Faire la guerre dans l'air, c'était lui laisser, non seulement le choix des armes, mais celui de son heure et de son adversaire, de tous ses moyens d'action, concentrer pour lui seul toute la lutte dans un duel aérien et lui permettre à lui, Français, individualiste impénitent, de faire de la guerre sa guerre personnelle. Il y avait en outre cet attrait de la vie et de la lutte dans un milieu d'élite, élite par la jeunesse, le courage, l'entraînement, l'émulation constante, où le goût du risque était quotidien et créait une atmosphère incomparable. Par l'avion comme par celui qui le montait, la guerre conservait son envolée et demeurait chaque jour dans l'idéal.

«La force et le ressort de notre arme, a écrit le Pilote disparu que j'ai déjà cité, sont dans notre liberté et notre fantaisie, dans nos chefs jeunes, dans nos pilotes plus jeunes encore, aimant se battre comme ils aiment s'amuser. Nous sommes le refuge de tous ceux qui craignent l'esprit trop étroit, la discipline des corps de troupe, qui s'effraient de l'attente et de l'ennui et qui, cependant, veulent servir, aiment le danger et l'aventure. Ceux-là, les individualistes, viennent à nous.»

L'attrait du pittoresque aussi les guidait. «Voici le pilote, tel que le présente Jacques Boulenger, emmitoufflé dans sa combinaison de toile caoutchoutée et fourrée, la tête sous son casque de cuir jaune qui lui fait une sorte de crâne ovoïde et lisse, le visage aminci par le passe-montagne comme celui d'une religieuse par son bandeau de lingerie, des pieds informes de plantigrade à cause des chaussons de cuir doublés de peau de mouton qu'il porte sur ses souliers». (*En Escadrille, Paris, 1918*)

Jacques Duval, lui, le montre assis dans son appareil comme dans une véritable chambre des machines, les pieds sur le palonnier (direction dans le plan), les mains sur le manche à balai (direction en profondeur et gauchissement des ailes), quand elle ne s'appliquent pas à la jauge d'essence, aux manettes des gaz ou aux contacts magnétiques, les regards fixés alternativement sur l'indicateur de vitesse, le compte-tours du moteur, les thermomètres d'eau, l'altimètre, la montre, la boussole, la carte, le miroir rétroviseur, le collimateur de la mitrailleuse.

Autant d'instruments dont il devait savoir user avec discernement, rapidité et précision, suivant les conseils plaisants du Pilote disparu: «Si ton imprudence naturelle, la dureté de tes chefs ou les destins contraires t'ont valu le dangereux honneur de piloter une cage à poule, sache au moins à quoi tu t'exposes

«Fais attention, quand tu atterris, évite de capoter, la terre est devant toi, ton moteur est derrière; pris entre l'une et l'autre, tu seras comprimé et il te faudra ramasser avec une éponge à voiture.

«Quand tu voles, ne lâche pas dans ton hélice les menus objets que tu portes avec toi: gants, lunettes, cache-nez, lettres d'amour ou fil d'antenne, car tout corps étranger la brisera. En se brisant, elle coupera tes longerons et ton stabilo se séparera de tes plans. Alors, il faudra bien que tu descendes en chute libre avec le tout».

L'élégance vestimentaire comptait bien aussi pour quelque chose dans la «vocation» de maints aviateurs. Il eût fallu, pour la fixer, la plume de Marcel Boulenger. A son défaut, un ancien commandant de la B.R.7 (Bréguet), le lieutenant Pastré, lui a consacré quelques lignes définitives dans une conférence qui demeure elle-même mémorable dans le monde à la fois si charmant et si plein d'humour, sous le feu comme à la ville, de l'aviation.

On ne connaît de cette conférence ni la date, ni le lieu, ni même l'auditoire. Mais qu'importe ! Il ne s'agit point d'une homologation d'appareil ennemi descendu, et sa saveur tout entière demeure.

On avait pensé faire appel pour cette conférence, dit Pastré, au capitaine Guynemer, mais celui-ci, volant toute la journée, n'a pas le temps de se faire de l'aviation une idée nette; sans cela, du reste, il ne volerait plus sous aucun prétexte. Ce furent, hélas, des raisons moins frivoles qui suspendirent à jamais ses vols. Le rire, l'héroïsme et la mort voisinent ainsi et alternent, chez l'aviateur de chasse, avec une aisance et une familiarité que nous retrouverons constamment dans ces notes et qui ne déconcertent que ceux qui ne le connaissent pas.

N'est-ce pas là le signe d'une santé morale vraiment unique?

Pastré classe les aviateurs en trois grandes catégories:

Ceux qui veulent voler (innombrables),

Ceux qui volent (moins nombreux),

Ceux qui ont fini de voler.

« Les aspirants-aviateurs, dit-il, se recrutaient avant la guerre dans le civil; après la guerre, ils se recruteront dans le militaire. Les motifs qui les poussent ne sont pas uniquement, comme vous pourriez le croire, d'évoluer la tête en bas au-dessus des pays reconquis; non, ils ont heureusement une plus saine compréhension des choses, ils sont amenés par les réclames de tailleurs et par les estampes de la Vie Parisienne. Ils veulent le pardessus à martingale, la botte à serrure compliquée, la marraine au coeur tendre et à l'écriture indéchiffrable. Ils consentent, pour atteindre ces paradis artificiels, à se rapprocher du Paradis véritable. Qu'importe, c'est pour la France!

«Les aviateurs qui volent se divisent en deux catégories: les observateurs et les pilotes. Ces deux classes de volatiles se traitent réciproquement de colis et de conducteurs de fiacres. Ils ont tort: ils sont tous des ballots.»

Leurs moeurs sont singulières: «Ils vivent le nez en l'air et la main tendue, espérant recevoir du ciel une bienfaisante averse; quand ils reviennent enfin la gouttelette tant attendue, ils prennent un air las et triste qui contraste étrangement avec leur joie profonde.

«L'aviateur de l'espèce observateur (scientifiquement observatorius aviator) est particulièrement curieux. Il s'exprime en logarithmes, promène sur lui un attirail compliqué et sonore et s'obstine à parler aux E. M. d'artillerie soit au moyen du téléphone, soit au moyen d'un curieux assemblage d'engins mécaniques portant le nom de T. S. F. (traduction exacte :Toujours S'en Foutre). Il n'est pas d'exemple, du reste, qu'il soit parvenu à se faire entendre. Il n'a qu'une idée fixe: piloter! Qu'importe: on les aura!»

Quant aux aviateurs qui ne volent plus, ceux-là ont atteint le septième ciel, celui où il n'y a plus ni remous, ni nuages. «Ce septième ciel se compose d'un bon bureau, d'une chancellerie et de deux pantoufles: sur l'une, est écrit, Honneur, sur l'autre, Patrie. Ces demi-dieux ont sur l'aviation des idées précises et radicales; ils partagent la devise des fournisseurs de l'Etat: Toujours voler, mais plus généreux, ils laissent ce soin aux autres.

«Grâce à eux, grâce à leur impulsion, grâce à leurs précieux conseils, nous pouvons le dire bien haut, l'avion de France vole en maître dans un ciel bien à lui!»

Toute la conférence est de ce ton et de cette qualité d'ironie. Que de vérités s'y trouvent exprimées, dans des sourires; et quelle plus piquante et plus juste critique fut jamais faite de cette «Etat-Majorisation» absurde, sans compétence et sans risques de l'aviation, que l'on voulut à tout prix imposer aux aviateurs.

Un avion, poursuit Pastré, n'est dangereux que lorsqu'il vole. Au repos, il est simplement encombrant et vilain. «On faisait cependant avant la guerre un avion parfait, type Luna-Park, uniquement consacré à la photographie. On y a renoncé, on ne sait pourquoi. Et c'est notre honneur à nous, Messieurs, de mourir pour ces erreurs-là!»

Sur cette boutade, le conférencier déclare qu'il lui faudrait des heures pour mettre ses auditeurs en garde contre toutes les méchancetés des avions livrés à eux-mêmes. Une longue expérience, l'avis de bien des autorités compétentes lui ont permis de conclure qu'une fois les cales enlevées, la partie est bien compromise.

La fantaisie enfin, au sens strictement militaire du mot, de la tenue des aviateurs, n'échappe pas à ses traits moqueurs; elle synthétise même à ses yeux le rôle le plus glorieux de l'aviation, qui n'est nullement celui qu'ont ressassé tous les pontifes militaires de l'arrière, mais bien de réunir dans une même arme les échantillons les plus divers d'individus et de costumes français.

« La molle régente, la cravate de chasse ou le col en toile écru encadrent des visages amis, des systèmes pileux les plus divers. Et quelle variété dans la vareuse, et quelle indiscipline dans la culotte, quelle anarchie dans la chaussure! Et nous tous: fantassins, artilleurs, cavaliers, officiers du train, médecins-majors, quelle main bienfaisante autre que celle du Génie des airs aurait pu nous réunir pour chanter en coeur les gloires impérissables de la Ve Arme.»

Cette diversité même d'origine et de tenue ne montre-t-elle pas le mieux l'unité de la pensée et du but qui les rassembla? Et ne pouvait-on permettre à ceux qui montaient à l'assaut dans les airs 120 à 150 fois par an, suivant le mot de Jacques Duval, certaines libertés vestimentaires? L'esprit militaire qui est immuable ne le permit pas, ainsi qu'en témoigne cette note sévère signée le 2 juin 1917 au G. Q. G. par le commandant du Peuty:

«J'ai remarqué que les prescriptions sur la tenue n'étaient pas observées, notamment en ce qui concerne la défense de porter des tuniques ouvertes. Je prie les commandants d'aéronautique d'y veiller et de prendre immédiatement toutes les mesures et sanctions nécessaires.

«Il serait également désirable d'éviter aux jeunes pilotes frais émoulus des écoles le ridicule de se déguiser en aviateurs de la Vie Parisienne en portant des manteaux extraordinaires ou de se promener sur les terrains en pantalon long, alors qu'ils devraient être en vêtements de travail, prêts à sauter dans leurs appareils ou à tripoter leurs moteurs et leurs mitrailleuses dans l'huile et le cambouis.»

Ils le faisaient assez souvent spontanément, sans qu'il fût nécessaire de leur en rappeler l'obligation et de leur infliger de ces mortifications en quoi semble se résumer, pour tant d'officiers supérieurs, tout le sens du commandement.

Combien, en entrant dans l'aviation, avaient cru y échapper. D'où cette rencontre des élites de toutes les armes, cette incomparable phalange d'oiseaux-chevaliers; paladins de l'air, dont on a plaisanté le caractère disparate, parce qu'on en ignorait le sens profond, dans cette armée de l'air qui avait pour elle, avec le maximum de liberté et de séduction, le maximum de dangers. Là au moins chacun pouvait lutter dans le libre exercice et le plein épanouissement de ses facultés, vaincre selon sa force ou trouver la mort de son choix. Certains y eurent des raisons plus personnelles encore et plus graves, la volonté de faire expier à l'ennemi la perte d'êtres chers, et cette horreur de la guerre qui précipitait quelques-uns dans les airs, tel Guynemer, dans une sorte de fureur sacrée, pour châtier l'Allemand de son inexpiable crime, dans la mort la plus foudroyante et souvent la plus atroce. Il fallait que nos plus belles traditions et nos plus hautes vertus, jaillies de tout un passé de grandeur, s'élevassent ainsi d'un élan irrésistible pour accomplir au plus haut des airs l'oeuvre redoutable contre ceux qui se piquaient de perfection, suivant le mot de M. Herriot, jusque dans la technique de l'assassinat (*Créer*, 1919, p. 88.), — ce but de la guerre, selon Tolstoï (*La Guerre et la Paix*, Tome III, p. 26.). C'est dans les nues qu'après une adaptation patiente des nôtres à leur «technique», ils devaient trouver leurs maîtres en science et en courage, dans ce seul noble courage qui méprise la mort et par là même la domine, non pour conquérir, mais pour sauver son idéal.

Ainsi le voulut toute cette pure jeunesse qui, ne sachant peut-être pas tout le prix de ce qu'elle sacrifiait, mais toujours animée des mérites les plus rares, s'offrit sans relâche pour libérer le ciel de France et ne connut point la limite de sa valeur,

(à suivre) René de CHAVAGNES. [source](#) [Haut](#)