



## 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

### **LE GROUPE DES CIGOGNES (G.C.12)** [source](#)

Le 12e Groupe d'escadrilles de combat fut constitué en mai 1916 à huit escadrilles; puis il se dédoubla en novembre en deux groupes de chacun quatre escadrilles.

Le premier comprit les nos 3, 26, 73 (que devait remplacer quelques mois plus tard la 67) et 103. Il s'intitula successivement Groupe de chasse Brocard, Groupe de chasse de Cachy (*Du nom de la localité voisine d'Amiens, où il cantonna*); mais ce fut au choix de la cigogne comme insigne par la 3 qu'il dut le nom si heureux auquel il devait conquérir une gloire universelle. Son histoire c'est, avant tout, celle de son chef, de celui qui en fut l'âme et l'initiateur et dont l'oeuvre demeure comme un incomparable exemple d'initiative, d'entraînement, d'intelligence et de courage. Sous les ordres du commandant Brocard, le G.C. 12 prit part aux opérations de la Somme et de Lorraine, aux offensives de l'Aisne et des Flandres. De mai 1916 à octobre 1917, il n'abattit pas moins de 426 avions ennemis, dont 183 avec certitude (98 dans la Somme, 10 en Lorraine, 46 dans l'Aisne et 29 dans les Flandres), plus 10 drachens. Ses pertes, pendant la même période, furent de 10 tués, 32 blessés et 28 disparus. Les quatre escadrilles qui le composaient arrivèrent respectivement au Groupe le 15 mai 1916 (la 3), le 5 juin (la 26), le 24 juillet (la 73) et le 21 juin (la 103); depuis leur formation jusqu'à ces dates, chacune d'elles avait descendu avec certitude : la 3, 19 avions et 3 drachens; la 26, 9 avions; la 73, 3 avions. Ses pilotes les plus fameux s'appelaient, dans l'ordre d'importance de leurs victoires, Guynemer, Dorme, Heurt aux, Fonck, Deullin, Chainat, de la Tour, Auger, de Rochefort, Soulier, Raymond, Guiguet; les deux derniers avaient au moins abattu 4 avions.

L'Escadrille 3, à elle seule, obtenait trois citations à l'ordre de l'armée. La première, du 13 septembre 1916, déclarait que, du 19 mars au 19 août 1916, elle avait livré 338 combats, abattant 38 avions, 3 drachens et obligeant 36 autres avions fortement atteints à atterrir. La deuxième, du 8 décembre 1916, lui reconnaissait en trois mois, du 19 août au 19 novembre 1916, 36 victoires. La troisième enfin, du 5 août 1917, la signalait se battant sans répit sur tous les fronts depuis deux ans, montrant le plus magnifique entrain et le plus bel esprit de sacrifice.

Sous les ordres du capitaine Heurtaux, blessé à l'ennemi, elle venait de prendre part aux opérations de Lorraine et de Champagne et d'abattre, pendant cette période, 53 avions, ce qui portait le nombre de ses succès à 128 avions officiellement détruits et 132 autres désemparés. A la date du 14 août 1918, le total des avions abattus par les escadrilles du Groupe s'élevait à 347 officiels et 305 très probables.

Telle était, résumée par la sèche statistique de ses victoires — et seul un pilote de chasse peut savoir toute l'éloquence de tels chiffres — l'incomparable phalange céleste, la plus redoutée de l'ennemi, qu'avait formée le capitaine Brocard. S'il fut, dans l'armée de l'air, un chef admirablement adapté à ses fonctions et comme prédestiné pour les remplir, ce fut bien celui-là. Seul, il avait fait avant la guerre le tour du monde sur Duperdussin. A la mobilisation il compte parmi nos meilleurs pilotes militaires; il est lieutenant et il a 29 ans.

Sa première citation à l'ordre de l'armée le montre, opérant une reconnaissance sur l'avion D. 87 : l'appareil est criblé de projectiles, ses vêtements, comme ceux de son camarade observateur, sont percés de balles. Il n'en accomplit pas moins sa mission avec une habileté et un sang-froid dont il ne devait plus cesser de donner les preuves les plus surprenantes.

L'Escadrille N 3, d'abord montée sur Blériot, pendant les six premiers mois de la guerre, se transforma ensuite en Morane-Parasol; il en prit le commandement en mars 1915. Il ne devait pas peu contribuer à lui faire attribuer des Nieuports, puis des Spads, ces derniers au cours de l'été de 1916. Le 28 août 1915, il abat avec un mousqueton un pilote allemand revenant d'un raid sur Paris. Le 20 mars 1916, il attaque 3 avions ennemis au-dessus de Verdun : une balle lui fracture la mâchoire. Il n'en réussit pas moins à descendre l'un de ses adversaires. Mais le récit de ses combats fait partie de l'histoire de la 3 : on la trouvera à sa place dans ces pages. Ce que nous voudrions dire ici, c'est la maîtrise psychologique, si rare, du chef, sa perspicacité à discerner le mérite vrai, à le rechercher, à le mettre en valeur, et son ascendant unique sur ses pilotes, résulta de cette clairvoyance qui ne se trompe pas et qu'on ne trompe pas. Le commandant Brocard respire l'intelligence et l'autorité naturelle qu'elle confère; rien n'est plus limpide que son regard et l'on envie, en l'écoutant, les heures de guerre que nos meilleurs chasseurs, formés ou groupés par lui, purent vivre auprès de lui. Cette vie unanime du Groupe, si haute et si noble, Jules Romains eût excellé à l'analyser, à en découvrir la conscience organique (*Voir Puissances de Paris, 1911*). Le commandant Brocard, lui, sut, en dégager le sens en des instants mémorables, aux funérailles du capitaine Auger, notamment, comme dans ses adieux au Groupe : les paroles qu'il prononça là sont d'une poignante éloquence et il n'est pas un ancien combattant qui puisse les relire sans émotion (*On les trouvera plus loin*). Le grand animateur du G.C. 12 savait parler comme il savait agir; et dans ce milieu si rebelle aux non-valeurs, l'admiration et l'affection qu'il inspirait à tous l'imposèrent seules, bien plus sûrement que toutes les hiérarchies et tous les règlements. Des pilotes qu'il choisit, forma et guida jusqu'aux suprêmes combats, il put parler, sans ridicule, et par une spirituelle coquetterie, lui, si jeune, comme de ses enfants. Il eut pour les découvrir et les amener au Groupe, tout particulièrement du G. D. E. (*Groupe de divisions d'entraînement*), une habileté si déliée qu'elle se joua des habituelles difficultés. Grâce à cela, la 3 devint rapidement une escadrille d'élite, si bien qu'on lui reprocha une recherche excessive du « rendement », — et l'on entend quel sens terrible il faut attacher à ce terme en temps de guerre. Si le commandant Brocard demanda toujours à ses pilotes de se surpasser, s'il sut tirer d'eux le maximum d'efforts utiles, il connut aussi l'art de mettre en valeur leurs succès; et ses récompenses furent aussi belles que ses promesses. Certes, il ne fut jamais de ceux qui s'installèrent dans la guerre, eux et leurs troupes, au prix de réveils comme celui de Verdun.

Sa finesse et son autorité naturelle étaient telles qu'il pouvait être, selon les circonstances et les hommes, dans ses paroles comme dans ses ordres, de la plus extrême, de la plus nittoresque familiarité sans rien perdre de son prestige. Combien d'autres sombrèrent à ce jeu

difficile... Son ton habituel était celui de la camaraderie, et d'une camaraderie réelle, comme il sied entre émules. Et cependant il savait être énergique et sévir, quand il le fallait. Ne mit-il pas un jour Guynemer lui-même aux arrêts.

Pour lui, le Groupe était une véritable famille; et les mots qu'il trouvait pour le dire, pour s'intéresser aux uns, encourager les autres, étaient inoubliables. Les réceptions qui y furent faites à quelques étrangers de marque aussi. Telle celle au Prince de Galles. A la question classique qui fut posée à celui-ci au sujet de Paris,

la réponse qu'il fit fut celle qu'on devine : «Qu'aimez-vous le plus à Paris, Prince? — Les femmes.»

Il en était souvent question parmi les Cigognes ; et comment eût-il pu en être autrement ? Mais on ne les y admettait pas, du moins du temps du commandant Brocard, dont la simplicité d'existence était exemplaire: sa tenue, sa table et sa chambre étaient la sobriété même.

L'installation commune de Guynemer, Auger, Raymond et du commandant Brocard en avril 1917, à Bonne-Maison, est restée légendaire au Groupe. Si le commandant Brocard eut un défaut, ce fut, trop sûr de lui-même, de se refuser à évoluer et de s'en tenir à ses idées sur la chasse individuelle qui avait valu au Groupe de si beaux «rendements» sur la Somme et ailleurs. Il les professa toujours avec obstination, convaincu qu'il était que les patrouilles de chasse aérienne ne sauraient plus obtenir d'aussi «honorifiques» résultats. La première et non la moins difficile époque de la chasse aérienne a ainsi connu en lui son meilleur zélateur et son maître. Les pilotes qui ne lui convenaient pas étaient par lui proprement congédiés, c'est-à-dire, s'ils étaient mauvais, restitués à leur arme d'origine, le plus souvent l'infanterie, et s'ils étaient bons, affectés, faute de «cran», à des biplaces où ils n'étaient plus, au dire de leurs camarades de combat, que des conducteurs déçus de taxis.

Chacune des escadrilles du Groupe comprit d'abord 12 pilotes; en 1918, elles en comptèrent 18, suivant l'exemple donné par l'ennemi. L'histoire en sera écrite ici séparément, comme il convient. Mais il nous semble utile d'en donner d'abord une vue d'ensemble, à vol de chasse, d'après le résumé mensuel des opérations du Groupe, qui fut établi depuis juillet 1916. Rien ne relate plus fidèlement sa vie collective, toute consacrée aux reconnaissances, rondes de chasse, combats et attaques de drachens. Les seules pages blanches y sont celles où le mauvais temps contraint nos Cigognes à l'inaction: ce sont les jours vides de l'aviation, aussi désolants pour elles que ceux d'hiver.

En août 1916, les avions ennemis, très actifs sur le front de Bapaume, bien groupés, se défendent contre les attaques à faibles effectifs et préviennent les leurs de la présence de nos chasseurs en envoyant des globes blancs à leur hauteur. Ils mettent à accomplir leurs missions de surveillance ou de réglage plus d'insistance que de mordant: cette indiscrétion, d'ailleurs, le plus souvent, leur est funeste. Le 23 août, dans les secteurs de Comblès et de Chaumes, 2 sont abattus, 3 sérieusement atteints et 7 autres s'enfuient.

Le 26, en dépit de nuages parfois très bas et de fréquentes averses, nos escadrilles tiennent l'air sans arrêt depuis 5 h. 30, au nord comme au sud de la Somme, troublant le travail des avions de réglage dont ils mettent les escortes en fuite, attaquant presque toutes les patrouilles adverses, livrant 22 combats, abattant ou touchant sérieusement 8 avions au cours de la journée.

En septembre, le nom de Guynemer paraît au Résumé avec un avion abattu le 4, dans la région de Chaulnes, puis un autre, le seizième pour lui, le 15. L'aviation ennemie, assez active, continue à subir notre ascendant ; dans le milieu du mois, cependant, elle devient plus agressive, ne se contente plus de faire des croisières en groupe, mais tente un travail individuel d'observation. Le 22, les forces disponibles du Groupe, portées tout entières sur le front de la Xe armée, livrent 30 combats ; le 25, 37. Dans ces deux journées, elles réussissent à abattre 10 avions et à en contraindre 3 autres à atterrir.

En octobre, l'ennemi se dérobe, nous laissant presque toujours l'initiative des attaques ; elle s'élève, dans la seule journée du 22, à 49.

Au début de novembre, une dizaine de nos avions sont sérieusement abîmés à la suite d'atterrissages rendus très difficiles par la violence du vent et des remous. Le 9, le Groupe engage 58 combats et lance 12.000 fléchettes sur Miserey, Moislains, Péronne et le bois de Vaux. Les groupes d'avions de combat ennemis comprennent des biplaces et des monoplaces évoluant en formations serrées. Dans la nuit du 16 au 17, le champ d'aviation du Groupe, à Cachy, est bombardé. On compte 8 éclatements. Le Bessonneau de l'escadrille N. 3 est entièrement brûlé avec tous ses appareils ; de nombreux avions des escadrilles 26 et 65 sont criblés d'éclats et rendus indisponibles. Au cours du bombardement, 1 homme est tué, 7 autres sont blessés.

A la fin de janvier 1917, le plupart des appareils allemands paraissent montés par de très jeunes pilotes et mitrailleurs qui font preuve d'une audace relative; mais les leçons qu'ils reçoivent les rendent rapidement timides et les confinent dans une attitude défensive. En Lorraine, l'aviation ennemie diminue le nombre de ses reconnaissances et réglages et s'en tient à des barrages à l'intérieur de ses lignes, tactique qui rend plus périlleuses nos opérations aériennes.

Le Résumé des opérations signale le 5 mai, dans l'Aisne, la troisième victoire de l'adjudant Fonck, de la N. 103 — un nom qui planera sur cet ouvrage aussi haut que celui, d'abord plus illustre, de Guynemer.

L'un et l'autre résumé et symbolisent tout ce que notre aviation de chasse a pu produire de plus prodigieux à la fois par l'élan et la réflexion, l'instinct qui foudroie et la science qui tue.

Ces pages ne seront souvent qu'un long parallèle entre eux, où notre admiration s'efforcera de les suivre dans les nues: par les dons les plus divers et même les plus contraires, ils n'y connurent point d'égaux.

En juin 1917, des groupes de deux ou trois avions allemands, bi-moteurs triplaces, accompagnés d'un nombre égal de biplaces, bombardent quotidiennement nos cantonnements de l'arrière-front, à des heures et sur des points toujours différents. Celui du G.C. 12 reçoit ainsi, dans la nuit du 4 au 5, trois bombes près de ses baraquements : deux hommes de la N. 3 sont tués.

Le 10 août, 58 avions ennemis sont signalés dont une quarantaine de monoplaces divisés en forts groupes de 5 à 10 manoeuvrant avec ensemble et faisant preuve de beaucoup de mordant. Ces groupes évitent le combat contre les Spads bien groupés, justifiant par là tous les enseignements de Deullin, mais attaquent les avions isolés ou peu nombreux.

Le 11, 4 avions sur 6 composant une patrouille de la N. 3 sont criblés d'éclats d'obus, sans aucun dommage pour les pilotes. A cette activité et à cette précision de l'artillerie allemande contre avions, les nôtres répondent le 16 avec un soin minutieux que le Résumé relate en ces termes: «A 5 heures, le sergent Lecomte (N.103) bombarde à 500 mètres des baraques éclairées dans la région N. O. d'Houthulst. A 5 heures le sergent Schmitter (N. 103) bombarde des baraques, à la lisière E. du bois de Couckelaère. De 5 heures à 5 h. 15, le lieutenant Letourneau (N. 26) vole à 150 mètres et mitraille à plusieurs reprises des batteries allemandes tirant en lisière de la forêt. A 5 heures, l'adjudant Fétu (N. 26) mitraille à 200 mètres des batteries tirant de la lisière sud de la forêt. A 5 h. 45, le sergent Prou (N. 26) mitraille à 200 mètres un groupe de baraques au centre de la forêt. A 6 heures, le lieutenant Dezarrois (N. 26) lâche une bombe sur un convoi marchant sur la route d'Houthulst à Staden. A 6 heures, le maréchal des logis Fontaine (N. 26) lâche des bombes sur des baraques au centre de la forêt. A 8 heures, le lieutenant Dezarrois lâche des bombes sur un cantonnement de la route Langemarck-Westrosebecke.»

Réveil terriblement français dont durent longtemps se souvenir les hôtes intrus de la forêt, dont la désolation s'étend entre Ypres et Dixmude. De 8 à 10 heures, le même jour, l'activité aérienne devient rapidement très forte. Nos pilotes livrent de durs combats; 7 biplaces et 28 monoplaces, en groupes serrés de 7 à 12, gênent le travail de nos avions de réglage et recherchent même le combat avec nos avions de chasse. A 10 heures, l'activité s'éteint brusquement, et l'accalmie se prolonge jusqu'à, la nuit, l'ennemi restant loin et bas chez lui.

Le 19 août 1917, Guynemer et Fonck remportent leur première victoire commune en descendant en flammes deux biplaces venus, après avoir passé les lignes vers 5.500 mètres, jusque sur la région de Dunkerque.

Le 21, l'aviation allemande redevient soudain nombreuse, active et agressive; on signale une trentaine de monoplaces en groupes très serrés qui protègent des biplaces. Les lieutenants Dumas et Dezarrois attaquent ces derniers. Dumas, grièvement blessé d'une balle à la tête, atterrit cependant normalement au terrain de la Lovie; Dezarrois, aux prises avec 5 monoplaces, blessé gravement d'une balle au pied, réussit à rentrer dans nos lignes avec son appareil criblé de balles et fort endommagé. Le capitaine Heurtaux, commandant l'escadrille 3, sérieusement blessé d'une balle à la cuisse le 3 septembre, donne à son tour le même exemple de maîtrise de soi dans la douleur en atterrissant régulièrement dans un champ au nord de Poperinghe. L'activité de l'aviation allemande dans la seconde quinzaine du mois semble décroître. Le nombre de ses monoplaces chargés d'établir des barrages à haute altitude est en diminution notable. Il n'en est pas de même de ses biplaces, puissants, rapides, qui montent très vite et chassent à des altitudes moyennes: plusieurs d'entre eux sont abattus par le capitaine Guynemer et l'adjudant Fonck à des hauteurs variant entre 4.000 et 5.000 mètres.

En général, l'aviation allemande, à cette époque, reste constamment sur la défensive, cédant devant nos patrouilles, même inférieures en nombre.

Un troisième bombardement atteint le cantonnement du Groupe, dans la nuit du 24 au 25 septembre, et n'y cause que des dégâts matériels.

Le 28, en revenant de ronde, à 12 h. 30, le maréchal des logis Mordureux (N. 26) a son appareil qui prend feu à 200 mètres d'altitude, à proximité du terrain. Il atterrit rapidement, capote et se dégage à temps de l'avion qui achève de se consumer. Il est lui-même légèrement brûlé, mais néanmoins continué son service.

Le 30, au retour d'une patrouille qu'il a commandée, l'adjudant Fonck, en atterrissant, capote et se blesse légèrement au visage. Ce sera sa seule blessure de guerre. Le Résumé du Groupe, désormais, n'enregistrera plus que ses victoires, de plus en plus rapides, et plus en plus nombreuses et que lui assurera l'infailibilité de sa tactique. Il sera l'Invincible.

Un accident extrêmement rare cause la mort, le 29 novembre, de deux aviateurs. Un sergent de l'escadrille 26 heurte au-dessus du terrain, à 20 mètres du sol, un Voisin de l'escadrille 116 qui prenait son vol. Les deux avions s'écrasent au sol et le Voisin prend feu. Le pilote et le mitrailleur du second succombent presque aussitôt. Le troisième passager, mécanicien, est très grièvement blessé, ainsi que le sergent de la 26.

Ainsi se résume, dans un style sans relief de compte rendu réglementaire qui désolera les professionnels du roman d'aviation et leurs lecteurs, la vie quotidienne du Groupe, son labeur et ses dangers, ses luttes, ses succès et ses pertes. Il nous sera aisé d'en discerner le détail dans l'histoire propre de chaque escadrille que dominera assurément celle de ses as. Pour l'ensemble, les souvenirs sont collectifs: ce sont ceux de Verdun et ceux de la Somme, ceux de Lorraine et ceux des Flandres, ceux de l'Aisne aussi. Les premiers demeureront à jamais parmi les plus tragiques.

Au début de 1916, le G.C. 12, comme on l'a lu, n'était pas constitué. Aucune concentration d'aviation ne s'était encore faite sur aucun point, sauf à Arras, en mai 1915. Quelques jeunes montaient des B. B. Nieuport et commençaient à devenir de vrais pilotes de chasse. L'ennemi soudain attaque en force, sur ses Fokkers légers et très maniables; ses escadrilles sont judicieusement formées et très entraînées. Il est impossible de tenir l'air devant lui. Nous n'avons à lui opposer que quelques escadrilles de reconnaissance, des Farman que l'ennemi descend en masse. A la fin de février, le commandant de Rose est envoyé à Bar-le-Duc avec mission de «nettoyer le ciel»: liberté entière lui est laissée pour accomplir cette tâche sacrée.

Il y convie aussitôt une soixantaine de pilotes de chasse, parmi les plus éprouvés, dont Navarre, qui faisait partie de la 67 et l'escadrille 3 tout entière avec Brocard et Guynemer, le capitaine de Marancourt et son escadrille, Auger, Pelletier d'Oisy, Robert, de Chivray, Chaput. En dix jours, ce groupe de combat improvisé remplit toute sa tâche; monté sur Nieuport, il fait une véritable hécatombe d'ennemis. Navarre, pour sa part, en descend une vingtaine. C'est alors que le titre d'as consacre de telles prouesses et le communiqué le rend populaire (*Il était conféré à l'époque à celui qui avait abattu au moins 5 appareils; ultérieurement, il en fallut 10*). De nouveau, comme sur la Marne, il fallait opérer un surhumain rétablissement stratégique, pour couvrir les fautes du haut commandement et parer à son imprévoyance.

Fantassins et aviateurs, devant Verdun, s'y sacrifient, dans une émulation sublime; leurs pertes sont aussi cruelles, leur grandeur devant l'avenir est égale. La chasse aérienne naît véritablement dans cet enfer sans pareil de Verdun. Auparavant, elle n'était qu'une improvisation, hélas, comme toute notre guerre. Au moment de la reprise de Douaumont, le temps était épouvantable, une vingtaine de nos appareils avaient été descendus par les feux d'infanterie. Il fallait néanmoins, en raison du brouillard, voler à 50 mètres et dans les trajectoires de milliers de canons tirant à la fois. C'était, au dire des plus courageux, de la folie. On y vit pourtant des épisodes tel que celui-ci: le capitaine de Sevin, qui devait commander l'escadrille 26, découvre une brigade ennemie qui, insensible au «crapouillotage», monte à la contre-attaque, dans un ordre parfait: il la mitraille, la situe en dépit du brouillard et parvient à la faire bombarder.

Entre Verdun et la Somme, il y eut une période d'accalmie relative. Les services de l'arrière enfin consentaient à se plier aux nécessités de l'avant et les énergiques réclamations du commandant Barès obtenaient des résultats. Les appareils étaient livrés en plus grand nombre et plus rapidement; nos observateurs étaient plus entraînés, nos bombardiers également et notre aviation de chasse était enfin organisée. Pour bien marquer tout le prix qu'il attachait à cette dernière, le commandant Barès, en mai 1916, établit son état-major à Cachy même, là où cantonnaient les huit escadrilles du G.C. 12. Elles comportaient encore des biplaces et devaient faire à la fois de l'observation à longue portée, de la chasse et remplir des missions spéciales. Les observateurs ne devaient disparaître du groupe qu'au début de 1917. Au début des opérations, sur la Somme, nos appareils de chasse empêchent, par leurs barrages, toute incursion de l'ennemi au-dessus de nos lignes. Notre maîtrise de l'air est absolue: le Fokker ne tient pas devant notre Nieuport; et l'apparition même de l'Albatros, à la fin de la bataille, ne changera rien à cette situation.

Les trois Groupes 11, 12 et 13, respectivement formés sous les ordres des capitaines Le Révérend, adjoint du commandant de Rose, Brocard et Fécamp, se trouvent officiellement constitués en novembre 1916. C'est sur la Somme, cette année-là, que Guynemer et Dorme remportent leurs plus nombreuses victoires. Ils ne devaient point connaître, hélas, la seconde bataille du même nom.

La nouvelle de l'attaque ennemie, cette fois, parvint au Groupe comme un coup de foudre: ordre de départ immédiat lui fut donné, à 16 heures, le 21 mars 1918. A 18 heures, il ne restait plus un seul appareil sur le terrain. Le Groupe tout entier part en reconnaissance et va atterrir à l'est de Montdidier, à Mesnil-Saint-Georges, où quelques hangars Bessonneau ont été dressés en hâte. Les mécaniciens

rejoignent, sur voitures légères, le soir même ; le reste du Groupe arrive le lendemain. L'ennemi avance avec une vitesse foudroyante. Seul, le G.C. 12 représente l'aviation française dans la région, les quelques escadrilles de reconnaissance qui s'y trouvaient s'étant en hâte retirées.

Les quatre escadrilles de Cigognes se trouvent donc chargées à la fois pendant la première semaine de l'offensive allemande de reconnaître les lignes, de chasser les avions ennemis extrêmement agressifs et de mitrailler systématiquement les groupes d'infanterie, de cavalerie et d'artillerie. Elles assurent cette besogne écrasante sans faiblir jusqu'à ce que le rapprochement de l'ennemi, à 15 kilomètres du terrain, les oblige à se replier du côté de Senlis pour y poursuivre la même mission. Le second redressement stratégique de la Marne, enfin, s'opère en juillet et le G.C. 12 peut aller cantonner plus paisiblement à Hétomesnil, près de Crévecoeur, dans l'Oise.

Après la première bataille de la Somme, le G. C. 12 avait été envoyé au repos à Manoncourt, près de Nancy, pour y mettre à la raison les aviateurs ennemis qui, vers la fin de janvier 1917, se montraient en force sur le pays et bombardaient la capitale lorraine en plein jour, presque quotidiennement, avec une dizaine d'appareils. Ce fut l'une des grandes époques du Groupe, le moment des «coups durs» et des actions périlleuses ; ainsi que l'écrivit Jacques Boulenger, «les Cigognes» et leur Groupe vinrent renforcer l'aviation française et, dans le grand stade bleu, «il y eut du sport», comme ils disent. Une merveilleuse partie de barres commença au milieu du ciel transparent et glacial, car il fit quelques belles journées sans trop de nuages ; et ce fut alors qu'on vit comment la guerre, si elle varie dans la forme, demeure au fond identique à travers les siècles, car, partant de leurs camps opposés, les champions vinrent se provoquer et se combattre sous les yeux des deux armées alignées, comme des chevaliers, et chacun put applaudir aux tournois des petits avions blancs dans le bleu gelé.» (*En Escadrille*, p. 116.).

Le premier jour, Guynemer abat un Gotha qu'on expose aussitôt dans un cadre digne d'une telle prise : place Stanislas. Les victoires successives remportées dans le ciel se prolongent et se renouvellent en ville où le prestige de nos Cigognes fait merveille et recueille les plus troublants témoignages de reconnaissance. Tout Nancy, pour nos élégants chasseurs, n'a que des regards d'extase.

Bien des coeurs sont bouleversés. Quels regrets y furent laissés ! Guynemer promu capitaine, tout le Groupe choyé de la ville lui offre un banquet. Agapes mémorables : le gérant, de l'hôtel offre une cigogne de carton et de laine que Dorme emporte fraternellement sous son bras. Elle ne devait plus cesser, depuis, d'orner la table de la popote des officiers de la 3. La chère, ce soir-là, fut exquise et la gaîté inextinguible : on ne compta pas le nombre de petits drapeaux que Guynemer, d'une inlassable complaisance, autographia.

Mais il fallut quitter ces lieux enchanteurs pour gagner Bonne-Maison, près de Fismes et participer à l'attaque de l'Aisne.

Bien que les ordres aient été donnés trop tardivement, plusieurs des Groupes de chasse y coopèrent, sous les ordres du commandant Le Révérend. Le 15 avril, au soir, des escadrilles à peine installées se portent à l'attaque des drachens ; l'ennemi, sur ses gardes, descend ses ballons en vitesse, contre-attaque et nous détruit une dizaine de «saucisses». Nous perdons, en outre, de nombreux pilotes. C'est une nouvelle crise pour notre aviation : la réglementation en est devenue tracassière et souvent ridicule ; des chefs tels que le commandant Le Révérend exigent le départ et le retour des appareils à heure fixe et pour ainsi dire au commandement.

Le Spad, apparu pour la première fois à Cachy, ne sort des usines en grève qu'un à un et ne remplace ainsi que très lentement le Nieuport. Comme on l'a lu, nous nous laissons gagner, à ce moment-là, par l'ennemi, dans la course à l'altitude. Sur les Flandres, il dispose d'une aviation de chasse puissante et fortement groupée. Le G. C. 12, lui, s'obstine au combat individuel : cette tactique invariable lui sera funeste. Le capitaine Auger tombe le premier ; Deullin est blessé ; Heurtaux, à peine remis d'une blessure reçue au plateau de Bonne-Maison, est de nouveau touché à sa seconde sortie. Guynemer, enfin, disparaît...

C'est alors que Fonck, par une tactique toute différente, beaucoup plus étudiée, s'affirme comme un grand As. Comprenant qu'il est inutilement dangereux de lutter seul contre un groupe d'adversaires, il se fait accompagner, dans ses rondes aériennes, par des camarades qui protègent ses derrières et se familiarisent, sous sa conduite, avec les méthodes de combat. En peu de temps, il abat une dizaine d'appareils. L'escadrille 103, formée par lui, en plein accord avec le capitaine d'Harcourt, n'a que des pertes insignifiantes, alors que les escadrilles anglaises voisines, faute d'entraînement, en subissent de formidables. Le G. C. 12 cantonne successivement à Saint-Pol, au bord de la mer, près de Dunkerque, puis à Bergues. Là ont lieu les plus imposantes cérémonies en l'honneur de la reine des Belges, de Guynemer, de Heurtaux, de Fonck.

A Lhéry, près de Soissons, ce dernier poursuit méthodiquement la série de ses victoires, tandis que le Groupe, privé du commandant Brocard, appelé au Sous-Secrétariat de l'Aéronautique, passe sous les ordres du capitaine Heurmant.

Les escadrilles, désormais, ne volent plus qu'en patrouilles.

Du terrain, elles s'enlèvent avec discipline et c'est au retour seulement qu'elles se permettent quelques «biscouettes» pour annoncer leurs victoires. Guynemer fait entonner à son moteur un chant spécial en coupant et rétablissant alternativement l'allumage ; la plupart des as l'imitent. Fonck, de plus, mène au-dessus du terrain autant de tours qu'il a vaincu d'ennemis. Guynemer pousse l'audace un jour jusqu'à descendre son adversaire sur le terrain même du Groupe...

Les bonnes pistes d'escadrilles ne sont pas toujours aisées à découvrir, sur les plateaux et dans les plaines, ni surtout à aménager. L'avion qui prend de la vitesse pour s'enlever contre le vent a besoin d'un sol dur, uni, d'un champ libre dans tous les sens. Il a les mêmes besoins pour atterrir. «Les arbres, les lignes télégraphiques, les maisons trop proches, fait observer Jacques Duval, le forcent à monter ou à descendre trop vite, à risquer sans utilité l'accident. La moindre motte de terre, un sillon le font piquer du nez, brisent l'hélice, mettent l'appareil en pylône et les aviateurs à mal. Il arrive que des trains d'atterrissage, au moment où l'avion s'envole, soient fauchés net l'hiver, par une taupinière gelée. Si le pilote a l'expérience d'un vieux routier, a senti le choc insolite, en suppose les effets, il assoit aussitôt l'appareil. S'il ne soupçonne pas l'avarie, l'avion et lui finissent leur carrière au retour.»

Les escadrilles emploient pour leurs transports et leurs liaisons des tracteurs, des camions lourds et des voitures légères : une bonne route en bordure du terrain leur est donc indispensable. Les hangars Bessonneau et les tentes S. F. A. (Société Fabrication Aviation) ceignent la piste. Les premiers contiennent de 8 à 12 Spads: les spécialistes les montent en quarante-huit heures. Sur l'un d'entre eux, une manche dite "beyrouth", assez semblable à un filet de papillons, indique aux pilotes la direction du vent. Certaines escadrilles font flotter sur leurs tentes collectives ou individuelles leurs fanions. Aux heures de repos, les grands Bessonneaux clos, couleur havane, ressemblent à un troupeau de mammoths immobiles sur la plaine. Camouflés à la suie, en août 1918, ils donnent au capitaine d'Indy, commandant la 67, l'impression des tentes de la fête nautique du Nouveau-Cirque. Pendant les plus chaudes heures d'été, rien ne bouge. Les pilotes que le vol fatigue et incite au sommeil font la sieste, en cercle, sous quelque ombrage protecteur. Parfois l'on entend le nasillement d'un phonographe qu'un amateur obstiné s'attarde à remonter à la popote. Un peu plus tard partent quelques coups secs de carabines; puis c'est le crépitement des exercices de tir à la mitrailleuse, le ronflement précipité et les explosions des moteurs à l'essai. Petites tentes grises et grands hangars s'entr'ouvrent alors tout à fait comme des guignols de théâtre dont les mécaniciens seraient les machinistes: conduits par eux, les Spads en sortent lentement et roulent sur la piste, semblables à d'étranges

pingouins.

A l'heure des patrouilles, nulle puissance ne contiendra leur force prodigieuse, l'air tremblera du vrombissement de leurs moteurs et ils glisseront soudain d'une allure vertigineuse sur le terrain, dans l'éblouissement merveilleux de leurs hélices. L'oeil les suivra, charmé, dans leur ascension harmonieuse, dans leur rassemblement céleste. Ce sera la Ronde des avions de chasse.

Thème nouveau pour un musicien, au dire de Jacques Boulenger:

«Le refrain d'un moteur aérien n'est nullement semblable au martellement saccadé d'une locomotive ; ce n'est pas un bruit de machine, c'est un son continu comme le fil d'Ariane, le son croissant et décroissant sans cesse d'un violon qui souffre et résonne sous l'archet, ou plutôt c'est un son animal, le chant d'un être vivant, un bourdonnement rond et timbré comme celui d'une mouche géante, et qui augmente ou diminue, tantôt fracas, tantôt murmure, selon que l'avion s'approche ou s'éloigne, selon le vent aussi... Et chaque espèce a son chant propre : plus grave, plus plein, parfois si profondément timbré qu'il devient presque douloureux, le son des moteurs fixes ; plus sec, plus claquant, celui des rotatifs semblable au son de quelque immense cri-cri de bois que l'on ferait tourner à une vitesse prodigieuse. Nos coucous grondent, ronronnent ou ronflent, suivant leurs races ; ils résonnent comme des contrebasses, ils foulent comme des tambours, ils bourdonnent comme des frelons, ils craquent comme de la toile qu'on déchire, ils tonnent comme l'orage, ils miaulent comme des matous. Si l'on a trouvé des motifs musicaux dans la sonnerie des cloches ou dans le refrain de la pluie, j'espère qu'un musicien stylisera un jour la profonde rumeur d'un vol d'avions et qu'il ne manquera pas à sa symphonie le glapisement des mitrailleuses de terre, ni le claquement léger des coups de feu aériens, ni le roulement des barrages d'artillerie lointains, semblable aux grondements de ce tonnerre artificiel qu'on entend au théâtre, ni le bruit sourd et pour ainsi dire épaté des obus isolés, lequel se traduirait à merveille par des coups de grosse caisse, pourvu que la peau de l'instrument fût un peu détendue afin que la note ne vibrât point. » (*En Escadrille*, p. 188.)

Toute la vie du Groupe se concentre, pour les affaires sérieuses, au Bureau de renseignements, pour les affaires frivoles au Bar. L'un et l'autre ont, pour ces raisons différentes, une importance égale. Le premier s'abrite sous une tente S. F. A. aux minuscules fenêtres rectangulaires croisillées, sur châssis de bois semblables à des hublots. Des tables-bureaux de bois blanc posés sur tréteaux, des chaises dont quelques-unes longues, deux appareils téléphoniques, quelques caisses remplies de rapports et de plans en constituent à la fois tout l'ameublement et toute la décoration. Le plan directeur de la région permet, à l'heure du communiqué, de suivre les opérations. Des photographies des appareils ennemis de chasse ornent la face opposée, avec cette mention:

«Les Escadrilles ennemies ont à l'heure actuelle des insignes distinctifs. Il est donc possible d'identifier par leurs couleurs les unités et de connaître l'ordre de bataille de l'aviation allemande. Des silhouettes d'avions du modèle ci-joint sont envoyées au commandant du G. C. 12, aux commandants d'aéronautique de G.A., d'escadrilles d'armée et d'A.L.» Un tableau de photographies d'avions anglais rappelle aux jeunes pilotes les nécessités du discernement.

Sur la face intérieure opposée à l'entrée s'étend une immense carte du front français, de la mer à l'Alsace, jalonnée du fil obligatoire. Des statistiques voisinent, sur lesquelles on relève le nombre de pilotes du Groupe tués ou disparus, ainsi que celui des avions abattus. A la date du 14 août 1918, le G.C. 12 comptait 30 tués et 26 disparus, et 652 avions abattus, dont 347 officiels et 305 très probables. Une photographie en pied de Guynemer, tenant à la main une mitrailleuse allemande, domine ces chiffres.

Une note de service épinglée un peu plus loin prescrit ceci: Téléphoner aux trois secteurs 45 minutes avant les départs de patrouilles ; demander s'ils ont des avions en l'air ou s'ils vont sortir. A quelle heure ? Quelles missions ? Types d'avions. Altitude.

S'ils n'ont pas d'avions en l'air, qu'ils préviennent :

1° Quand ils commencent à travailler;

2° Quand ils cesseront leur travail.

Les ordres pour la journée sont également affichés. Ils indiquent les secteurs d'action, les missions à remplir, l'altitude moyenne à atteindre, le roulement de service des escadrilles, avec le nombre d'avions et les heures de sortie, enfin les renseignements reçus sur l'activité de l'ennemi.

Sur la face de droite, bien au centre, un note relative à l'homologation, obsession et perpétuel souci de l'aviateur de chasse. Un «Attention» de circonstance, suivi

de nombreux points d'exclamation, précède cette note:

«Pour que vos avions soit homologués, il faut un compte rendu individuel détaillé du combat indiquant:

1° Heure précise ;

2° Verticale du lieu où l'avion est tombé ;

3° Conditions de chute ;

4° Type de l'appareil descendu ;

5° Appareils ayant été remarqués dans le combat.

Une caricature due à la plume de Gus. Bofabre surmonte ces conditions. Elle s'intitule: «*Méfiez-vous des bourreurs de crânes.*» Un grand diable d'aviateur, manches retroussées, presse du poing le crâne d'un colonel pot à tabac qui tient son képi à la main. Légende:

*L'aviateur* : Spécialité de coups au but.

*Le Colonel* : Prodigieux !

Une inscription en marge : *Conseil à mes pilotes. Souvenir du commandant Brocard, septembre 1917.*

L'homologation, cette reconnaissance officielle des avions abattus, faute de quoi les plus belles victoires ne comptèrent que devant la conscience des pilotes triomphants, excita souvent, par son impossibilité même, bien des amertumes. Le 21 mai 1917, le commandant du Peuty félicitait les nombreux aviateurs au premier rang desquels il citait Dorme qui, avec la certitude de ne pas avoir une homologation officielle, avaient livré loin dans les lignes allemandes de durs combats. Et le 28, il interdisait formellement aux pilotes d'atterrir auprès d'un avion abattu dans nos lignes. Au maximum, leur donnait-il l'autorisation de descendre à l'aérodrome le plus voisin.

«Au risque de commettre une injustice, disait-il, le commandement homologuera difficilement ou même pas du tout l'avion à celui qui aura atterri près du Boche, risquant de détruire son appareil et témoignant ainsi envers ses camarades de combat d'une méfiance exagérée. De plus, cette façon de faire peut sembler témoigner d'une ignorance du véritable but à atteindre qui est de descendre le Boche, pour tuer du Boche, et non de s'attribuer à soi-même plus ou moins de succès. Seuls ont droit à la grande part de reconnaissance et de gloire ceux qui ont donné tout ou partie de leur vie. Les autres montrent seulement par ce qu'ils ont fait qu'ils pourront encore faire davantage, car il reste davantage à faire.» Haute et sévère leçon, certes. Mais demander à la fois à un jeune Français, et de risquer toute sa vie, et de sacrifier sa part de gloire personnelle, n'était-ce pas excessif? Beaucoup le pensèrent. Le geste de Fonck n'en fut que plus généreux qui, un jour, céda à l'un de ses camarades sincèrement convaincu d'avoir descendu un avion ennemi, cet appareil dont il se savait le véritable vainqueur.

D'autres cartes tapissent encore les parois flottantes du Bureau de renseignements. L'une des plus essentielles est celle des terrains d'aviation ennemis photographiés ou repérés par renseignements. La décision quotidienne du G. C. 12 qui mentionne l'escadrille de jour voisine avec un tableau de prévisions météorologiques, une liste des officiers de piste, un modèle des comptes rendus à fournir et une table de tir des cartouches à balles incendiaires Desvignes de 11 millimètres tirées dans la mitrailleuse Vickers.

Sur la table centrale où s'installent les pilotes désireux de rédiger leurs rapports, des bulletins de renseignements aéronautiques sur l'aviation française et allemande, le Résumé des opérations aériennes du G. Q. G., la Guerre aérienne illustrée, les comptes rendus de patrouilles et un album de photographies prises en avion, circulent de main en main.

Et comme l'humour et l'esprit combatif, chez nos pilotes de chasse, vont toujours de compagnie, un avis leur est adressé qu'une rumeur maligne a toujours attribué au capitaine-adjoint de Billy :

«MM. les pilotes sont priés de respecter le matériel du Bureau de renseignements. Ne pas déchirer, crever ou détériorer les cartes, même sous prétexte de puissantes conceptions tactiques ou stratégiques. Ne pas casser crayons et porte-plumes ou renverser les encriers en faisant manoeuvrer habilement les armées sur les cartes ou en étudiant les lois de la chute des corps et les méthodes de bombardement.

«Ce sont certes de petites choses et leur valeur est minime, comparée aux avions qu'ils ont l'honneur de piloter, mais il n'est pas de petites économies. Elles apportent leur modeste tribut à la tâche commune et glorieuse.

«Pilotes, elles fixent votre pensée avant d'armer vos bras ! Par elles vous frappez là où il faut et quand il faut. Par elles vos travaux avancent l'heure de la victoire et resteront impérissables dans les siècles à venir.

«Ainsi soit-il.» Une fatalité singulière voulut que cet avis si judicieux fût toujours lacéré.

L'éclairage électrique, sous toutes les tentes du camp, est bien entendu de rigueur. Le sol y demeure invariablement de terre battue.

Le lieutenant Pastrée, dans la conférence mémorable que l'on connaît, classe ainsi les appareils d'aviation, suivant leur ordre d'importance: *le lit Picot, le bar, la voiture légère, l'avion.*

«**Le lit Picot**, dit-il, est monoplane et monoplace. Comme tout appareil sérieux, il trouve son emploi dans des opérations de jour et de nuit. C'est notre plus sûr refuge, notre meilleur ami. Hors de lui, il n'est plus de salut. Cependant, certains pilotes, surtout les pilotes de Farman, lui préfèrent le lit-cage, affaire d'habitude sans doute.

«**Le bar** est une table oblongue avec des aviateurs devant et des bouteilles derrière. Entre ces deux pôles de l'honneur, s'agit un barman cherchant à concilier une avidité naturelle, le désir de plaire à ses camarades et celui d'aller ravitailler à Paris. Le barman a sur ses camarades d'aviation un avantage: il apprend un métier pour l'après-guerre. Les bars sont américains, bien entendu, et les bouzilliers les plus invétérés n'y jouent qu'au po'er (*pocker*) d'as.»

Au bar du G. C. 12 se tient le Club des Cigognes. L'ameublement en est aussi sommaire que celui du Bureau de renseignements : deux longues tables montées sur tréteaux et des fauteuils pliants de jardin. C'est là que les jeunes «assassins» se groupent pour jouer aux dames et aux petits chevaux et feuilleter des illustrés. Les

photographies d'Auger, Dorme, Brocard, Guynemer et de la Tour, demeurés parmi les grandes figures les plus chères au Groupe, ornent seules le Club où les Cigognes savent pratiquer l'art délicat des invitations à l'usage de leurs camarades des autres armes.

Sous la tente voisine du mess, une cigogne de laine, décorée de la fourragère, pattes et bec rose crevette, ailes mi-blanches, mi-noires, reproduction de celle qui fut offerte au Groupe par Mme Herriot, préside aux agapes des jeunes «escopettiers». Le fanion en satin de la 3, orné de la-Croix de guerre et de la fourragère, est suspendu au-dessus de la table : une cigogne brodée dans un losange, sur fond aux couleurs nationales.

**Quand à la voiture légère**, ainsi que son nom l'indique, suivant Pastrée, elle est toujours excessivement chargée. Elle emporte en moyenne trois personnes de plus que sa carrosserie n'a de places, sans compter les cantines et autres bagages. «Primitivement destinée à la liaison entre l'escadrille et le front, elle a été pour une plus juste appréciation utilisée à la liaison entre l'escadrille et les derrières.»

Les as de l'air y sont généralement les maîtres du volant. Dans les randonnées rapides à la ville, le groupement des uniformes disparates, chaque aviateur conservant celui de son arme d'origine, plus encore la façon vraiment unique de les porter, produisent toujours un effet sûr. Il s'y ajoute, pour les Cigognes, le prestige du célèbre insigne d'argent agrafé au-dessus des décorations suivant la mode lancée par la 3. C'est un reflet de gloire qui passe ; et l'on cesse de sourire. La reine des Belges, le Prince de Galles, tinrent à honneur de le recevoir ; et ce fut aussi l'une des plus grandes joies du commandant Barès de se voir offrir le premier une Cigogne d'or comme témoignage de gratitude par les quatre valeureuses escadrilles. L'obtenir, au début, était pour les pilotes de chasse une récompense fort recherchée qui ne s'enlevait qu'après épreuve sur l'ennemi. C'est le plus haut témoignage

d'estime que puissent donner les Cigognes à un étranger. Comme elles ont leur insigne et leur homologueur, type inénarrable, roi du side-car, elles ont également leur peintre, personnage historique lui aussi ou du moins qui s'efforce de le devenir en fixant sur de la toile d'appareils «bousillés» les épisodes les plus fameux de la vie du Groupe. Une odeur pénétrante d'émailite décèle sa présence, derrière un rideau sommairement tendu, dans l'angle d'un Bessonneau (*L'émailite est un vernis à base d'éther dont on se sert pour tendre la toile des appareils..*). Là, ses toiles suspendues, ses frises, ses crayons, ses illustrations sur bois, quelques caisses et sa guitare composent tout son atelier. Gévaudan, voilier à la 26, promu au titre de peintre décorateur du G. C. 12 en 1917, en fait les honneurs avec autant de modestie que de dignité; et c'est à peine s'il laisse entendre, à condition qu'on l'en presse, qu'il est de Cette. Tout lui est bon pour composer ses «œuvres» dont on lui propose d'ailleurs généralement le sujet : la toile anglaise, la plus fine, qui a une odeur de sang de boeuf, comme les fragments d'hélices si fragiles, lorsqu'elles sont en mouvement, qu'une noix légèrement lancée les brise. Sur ces fragments, il se plaît à faire courir des guirlandes surchargées d'arabesques portant des noms d'as et entre lesquelles s'envolent les quatre cigognes, qu'on retrouve d'ailleurs partout, en «études de vol» comme en cartes postales et en encadrements de photos, attaquant l'aigle impérial au temps de la Bande noire (ainsi désignait-on Brocard, Guynemer, Dorme, Heurtaux, Deullin et de La Tour) ou terrassant le Boche.

Un portrait au crayon de Guynemer, fait à [Dunkerque en août 1917 pour le capitaine de La Tour, tué depuis à la suite d'une acrobatie, n'est pas indigne de son modèle. Tel tableau représente la surprise d'un Albatros descendu en flammes par Naudin, de la 26. D'autres, d'une inspiration plus médicale, sont moins aisés à décrire ; on y voit, par exemple, la voiture du major du Groupe, offerte par l'Aéro-Club, planant dans les airs. Sur le toit, le docteur Castex manie une formidable seringue et envoie une giclée très colorée à un Boche descendant en morceaux. Deux brancardiers courent à sa rencontre. L'auto céleste est flanquée de deux ailes de cigogne. Un autre aviateur ennemi fait «kamarad».

Les Cigognes aiment leur major autant qu'elles raillent l'incertitude conjecturale de son art. Une petite fille soignée par lui dans un village de la Somme ayant eu le

malheur de trépasser, il fut aussitôt décidé que Gévaudan élèverait sur l'une de ses toiles une statue en pied du «toubib», la main

reposant sur un crane, avec, sur le socle, cette inscription : Au Savant Castex, Longpont reconnaissant (1918) (*Longpont est le nom de ce village, dans la forêt de Villers-Cotterets, où le G. C. 12 passa un hiver*). Dans cette vaste composition, un cortège conduit en terre la fillette ; un pilote, de son avion, lance une couronne tricolore ; un passant salue le savant, un photographe opère, tandis qu'un chien, aussi impertinent qu'une Cigogne, lève la patte sur la grille du monument. La cigogne du Groupe est posée sur le socle.

On s'imagine bien que la fantaisie des Cigognes tenta de s'exercer sur leurs «zincs» (*Appareils*). Le 23 avril 1917, ordre fut donné de peindre immédiatement sur chacun d'eux l'insigne de son escadrille et un numéro d'ordre, en n'employant ni noir, ni bleu foncé pour éviter des confusions. La cigogne fut donc uniformément peinte en blanc, l'extrémité des ailes et les plumes gris foncé, le bec et les pattes rouges. Les numéros d'ordre vert clair pour la 3 et la 103, rouge pour la 26 et la 73, parurent à l'arrière du fuselage. Il fut dans les traditions du Groupe de ne jamais reprendre ceux des As tombés au champ d'honneur, tel le 2 de Guynemer.

Et l'imagination se donna libre vol pour le choix des noms, des inscriptions spéciales et des devises. On y trouve bien des traits révélateurs du caractère ou de l'origine des Cigognes. Chacun sait que le «Vieux Charles» de Guynemer, sur lequel il descendit 19 avions, est aux Invalides : nul ne sait qui lui donna ce nom, puisque Guynemer appelait toujours son avion-canon son *Péladou*. Le commandant de Rose, qui dirigea l'Aéronautique de la Ve armée, portait sur le sien une rose incluse dans un cor de chasse et dessinée par Scott. Son neveu, le capitaine de Sevin, reprit cette charmante idée, digne de guerres moins atroces ; l'un de ses camarades, de Witt, lui fit au pochoir, en décembre 1916, d'après le dessin de Scott, un nouveau projet décoratif qui le conduisit, selon son vœu, de victoire en victoire. Auger, lui, n'admit sur son avion qu'un seul mot : «Je», et ce fut cet égotisme hautain qui le perdit.

D'autres emportèrent avec eux, dans les airs, comme les compagnons de Cyrano devant Arras, quelque air ou quelque légende de la terre natale : Belh ceïl de Paü (beau ciel de Pau), proclame le béarnais Lauthé de la 3 ; et le sergent Décaire nous dit, en son patois du nord : T'iro-ti ? Mi, j'iro (Iras-tu ? Moi, j'irai). Le capitaine Battle, qui commanda l'escadrille de Fonck, nous parle en catalan ; sur son fuselage, une croix de Jérusalem, hommage spirituel à son chef vénéré de la 77, le capitaine de l'Hermitte, proclame : Maï mourirem (Jamais nous ne mourons). Prophétie audacieuse qu'il eut tout au moins la chance, malgré son intrépidité folle, de réaliser pendant la guerre.

Le mécanicien de Fonck tint à fixer celle de l'Invincible en peignant un trèfle à quatre feuilles sur le dos du fuselage de ses deux appareils.

Le sous-lieutenant Roy, qui fut condamné à mort en Russie par les bolchevistes pour avoir tenté de ramener du front sud-ouest les avions français employés dans les escadrilles russes, s'exprime dans la langue de Tolstoï Ptschki-Vépkhy (Haut les mains). Les bolchevistes prétendaient que les appareils de la mission française d'aviation en Ukraine serviraient à les combattre : grâce à l'héroïsme de nos pilotes, ces avions n'en furent pas moins ramenés à Moscou où ils furent brûlés pour ne pas être laissés aux mains des Allemands. Coudouret porte le nom de son cousin : «Escoffier», descendu en flammes en Serbie dans un combat aérien. Bien des appellations évoquent des souvenirs moins tragiques : «Ma Ninon», pour le capitaine Raymond, longtemps doyen du Groupe ; «Mamie», pour l'officier d'armement Point-Dumont et «Maine», sa fiancée, pour Mabreau qui, par malheur, fut descendu. De Tascher, qui fut prisonnier et s'évada en passant le Rhin à la nage et en tuant une sentinelle, s'écrie, plein de courtoisie : «Au revoir et merci». Naudin, époux modèle, s'adresse à sa femme Marthy, souvent auprès de lui, sur le terrain : «Reviens quand même», tandis que Puget adapte aux nécessités de la chasse aérienne l'un des airs qu'il a toujours aux lèvres : *Il suffit de les prendre au bon moment...* (*Tiré de la chanson : Pures comme des anges*).

Dubonnet, parce qu'il est un as, peut se permettre de peindre sur son avion le chat même de sa marque : nul ne lui conteste, au combat, la publicité qu'il lui fait. Quelques-uns sont fatalistes : « Pourquoi pas ? » demande Schmitter. « Il le faut », proclame le sergent Vincent. Un ancien «crapouilloteur», le maréchal-des-logis Plessis, en mémoire de ces engins de destruction, baptise son Spad : «crapouillot». L'adjutant Drouilh donne au sien le titre du roman de d'Annunzio : *Forse che se, forse che no*. « D'où l'on voit la cime des Vosges », fait observer Antoine qui témoigne en outre de son goût de la musique par une clef de sol et quelques notes. Fontaine enfin s'écrie avec humour : « Arrête que je graisse », expression familière à son mécanicien.

Nous l'imiterons. Que de particularités seraient encore à mentionner dans cette vue d'ensemble de la vie du Groupe. Comment ne pas accorder un souvenir reconnaissant aux valeureux pilotes américains Chapman, Rockavell, Prince, Mac Connel, de l'escadrille La Fayette qui, sous les ordres du capitaine Thénot, compta au groupe de Cachy, avant de passer au G. C. 13, en avril 1917. Lugbery, l'as américain, en faisait partie. Lui et Delage, officier français, avaient comme mascotte un lion : *Wisky*.

Le G. C. 12 accueillit encore, au titre étranger, un officier chinois, Tsu, qui y compta trois ou quatre victoires, des officiers russes, Brodowitch et Krutaïne, un Japonais qui y resta plus d'un an, le baron Chigueno, pilote du temps de paix, engagé volontaire, âme sentimentale dont l'avion s'appelaient : «Ma Ninette», en souvenir d'une amie lyonnaise.

On s'explique bien cet accord intime du pilote et de son avion, cette vie unique de l'aviateur et de son appareil aux rythmes confondus. Jacques Boulenger en a parfaitement analysé le caractère : « la puissance du moteur, dit-il de l'un de ses personnages, n'était-ce pas sa propre force ? N'était-ce pas sa vie qui animait, autant que le sien, le cœur mécanique ? Une irrégularité dans le battement des cylindres, un arrêt, il les aurait éprouvés dans sa poitrine même. Les moindres remous, les plus légers effets de l'air sur les plans, il croyait les sentir, comme si cette toile et ce bois eussent été sa peau et ses os, comme si ses nerfs eussent animé le bâti insensible. Certes les impulsions que sa main et ses pieds donnaient aux leviers pour maintenir l'équilibre, ce n'étaient point des gestes commandés par la raison, mais des mouvements réflexes. Il sentait naître et croître en son âme le sentiment du vent, de la vitesse, le don de l'équilibre, l'instinct du vol, et il songeait avec émotion que ce sens nouveau qui se formait lentement en lui, peut-être, un jour, serait inné chez les hommes. » (*En escadrille, p. 230*).

Une longue éducation, comme en toute chose, y sera nécessaire. Pour dominer dans l'espace, fait justement observer Jacques Duval, il faut d'abord s'y adapter.

René de CHAVAGNES.

