

LE CHANT DU CYGNE

par Maurice GALLAIRE

Etre le « DOYEN », le « VIEUX » comme le disent avec tant d'amitié ceux qui m'honorent de ce sentiment. Oui être le doyen porteur de tant d'années et pourtant si jeune d'enthousiasme.

S'il s'agit de l'âge, je le suis en effet, mais si l'on considère les années de présence bénévole et de dévouements gratuits consacrés à la vie du club, c'est à Monsieur HOLDERBACH mon vieil ami ? Mon gamin comme je le nomme si cordialement que revient la palme.

Quoiqu'il en soit, c'est cette fidélité à un idéal commun qui éveille en mon esprit, et dans mes souvenirs un mot qui peu la concrétiser, la symboliser « L'ÉQUIPAGE ».

L'ÉQUIPAGE : un mot qui suscite toujours en mon cœur une intense émotion.

A l'intention de nos jeunes pilotes du club, je reviendrai sur ce mot, pour eux qui n'ont pas connu la vie de l'escadrille en temps de Paix comme en temps de guerre, et qui ne peuvent sentir peut être son sens profond ni ce qu'il représente au cœur de ceux qui ont vécu l'EQUIPAGE.

Vous qui venez apprendre à voler dans un club et qui vous contentez souvent de tourner autour d'une piste, et qui ensuite êtes heureux de montrer à vos amis, vos premières prouesses de néophyte, vous ne sentez pas toujours la poésie de ce terme « L'EQUIPAGE » c'est un de nos plus valeureux prédécesseurs qui l'a admirablement défini ; SAINT EXUPÉRY.

L'EQUIPAGE ce n'est pas seulement deux hommes accomplissant la même mission; soumis aux mêmes dangers et recueillant parfois les mêmes distinctions ou subissant le même destin tragique, l'EQUIPAGE c'est une entité morale, une cellule à deux

cœurs, deux instincts que gouverne un rythme pareil. La cohésion ne cesse pas hors des carlingues, elle se prolonge en subtiles antennes par la vertu d'une accoutumance indélébile, une recherche à se mieux connaître.

Entre les membres de l'EQUIPAGE circule un courant mystérieux qui modulera là haut le sourire ou l'angoisse de leurs bouches.

La création d'un tel état d'esprit est-elle possible au sein d'un club ?

Pour mon compte personnel je reste profondément marqué par l'esprit de l'EQUIPAGE et la guerre comme la vie de l'escadrille n'ont pu que le renforcer. C'est peut-être ce qui explique qu'un homme d'un âge avancé puisse avoir conservé au cœur une seule passion, une seule foi « VOLER ».

Voler en emportant dans le sillage de ses souvenirs l'image et la pensée de ceux qui ont autrefois formé EQUIPAGE avec lui, en paix comme en guerre.

L'EQUIPAGE, c'est encore pour moi la pensée du capitaine SPIEGEL décédé cette année et qui a été si souvent mon observateur au cours de la guerre 39-40, officier dont l'amitié me reste fidèle après tant d'années. Dès qu'il arrivait équipé près de l'appareil où je l'attendais pour le départ en mission, avec un regard de ses yeux bleus, toujours chargés de confiance et d'amitié il me frappait sur l'épaule :

- Alors mon vieux, on y va ?
- Oui mon capitaine, on y va.

L'EQUIPAGE, c'est encore mieux Marcel BECQUET, mon mécano de guerre, lui aussi disparu, un alsacien aux brillantes qualités techniques, mais d'un caractère... et d'un dévouement à toutes épreuves.

Au début des hostilités, j'étais en transformation sur SIMOUN, un avion plus moderne et plus rapide, à l'époque il était d'usage pour un « lâcher » de lester l'appareil avec des gueuses ou des sacs de sable. Tout était prêt, j'étais aux commandes, j'allais mettre le contact lorsque Marcel monte dans l'appareil d'un geste rageur, sans dire un mot, commence à évacuer par la portière le lest. Mon étonnement :

– Que fais-tu là Marcel ?

C'est alors qu'avec son accent alsacien très prononcé il me répond : « T'as déjà vu un mécano qui laisse partir son pilote seul pour un essai ? et d'autorité le voilà assis près de moi. Est-il besoin de commentaire pour définir l'émotion traduite par les regards convergents, en ces minutes.

La cohésion ne cesse point hors des carlingues a dit SAINT EXUPÉRY, pour preuve cette anecdote. Ce jour là, un de nos équipages avait été descendu entre la BLIES et la FORÊT DE LA WARNT, les restes de l'appareil gisaient sur le plateau qui est devenu depuis le terrain de SARREGUEMINES.

Selon son habitude, ce jour là, SPIEGEL arrive vers moi, et m'explique succinctement, avec le même rituel :

– Alors mon vieux, on y va ?

– On y va, mon capitaine.

Cette fois, c'est en voiture qu'il faut s'approcher du terrain de SARREGUEMINES, évacué et désert. Par un chemin de terre et des fossés nous arrivons à la butte, la voiture étant restée dans la ville abandonnée.

Les lignes sont là-bas... au bord de la BLIES, il ne faut pas être vus. L'Équipage se dirige vers la précieuse carcasse et les documents recherchés sont récupérés.

Non... la cohésion ne cesse pas hors des carlingues, elle reste à l'origine d'une fraternité morale qui nous lie au reste de l'équipage la pratique de l'équipage soude les nerfs, on la retrouve aussi cette union au mess ou à la popote qui sont l'âme sonore de l'escadrille.

C'est là que se débitent, ce que nous appelions, les « histoires sans cravate » c'est-à-dire les histoires vraies, et celles où les convives desseraient... la leur, tandis que le cuistot sur un geste du popotier apportait derrière le narrateur « LA MASSE » construite en matériaux légers par les mécanos et dont la seule présence était plus convaincante que l'éloquence du conteur. Mais toujours on apporte de là haut un besoin de rire et de vivre chaudement.

Comment devenait-on pilote à l'époque ? C'est-à-dire dans les années 20 ? Certaines écoles subventionnées préparaient des boursiers à titre privé, d'autres candidats venaient du personnel navigant, mécanos, mitrailleurs observateurs, hantés par le désir de tenir un manche, et quelques volontaires de l'armée par engagement, mais toujours le brevet se passait à ISTRES, même pour les marins préparés à BERRE.

Ancien élève d'AUTUN cavalerie, j'y avais acquis une instruction générale qui m'avait facilité l'accès à l'école d'ISTRES où j'obtins le brevet 20489 vol de nuit, signé par le général FEQUANT, un as de la grande guerre. Pour une formation complète de pilote de nuit, il fallait compter une présence d'au moins 18 mois à ISTRES.

Entrer en cette école à l'époque, était un peu comme emprunter la barque de CHARON en laissant à l'entrée toutes illusions. Quel que soit le grade, nous devenions tous des élèves pilotes, sans privilège, et pour recréer ce que l'on pense être la force principale des armées, la **discipline**, ce soin avait été confié à des adjudants d'infanterie sans aucun lien avec l'aviation.

Les distractions étaient rares, aucune à l'école, restait la cantine où, les heures de « discutages », de coups dans une chambrée de 20 élèves ; ISTRES n'étant alors qu'une modeste localité éloignée du camp.

Sur les pistes en terre ; le TUBE, le PATY, le GUIRAND, c'était les corvées de galets, et la défense contre les moustiques.

L'entraînement commençait alors par les séances de rouleurs, elles consistaient à apprendre à rouler en ligne droite avec des avions qui avaient eu leurs heures de gloire avec leurs moteurs rotatifs et leurs ailes désentoilées ; un train d'atterrissage orientable à roue de bicyclette ce qui permettait de rouler en crabe, que de pauvres victimes lors de nos premiers exploits. Un train qui s'effaçait et le pilote se retrouvait assis dans la poussière et les cailloux... heureusement sans dommage le plus souvent.

Adieu SPAD 34, SPAD 54 et Bébé NIEUPORT, les choses sérieuses vont commencer. C'est le HANRIOT H.D. 14 qui nous attend avec son moteur GNOME & RHONE 80 CV. « Le ROTOTO » comme nous l'appelions, hélice de bois et moteur tournant ensemble. Le carbu ??? quelle trouvaille ce bloc TUBE TEM/PIER ? 3 manettes, réglage à faire au sol avant le décollage AIR, ESSENCE, CORRECTION ALTI, un petit tiroir avec une longue aiguille qui obturait à la demande l'arrivée d'essence, une merveille de simplicité quoi...

Sur le tableau de bord, une clochette en verre à l'intérieur de laquelle une petite canne de verre débitait à intervalle régulier une goutte d'huile pour la lubrification. Nos anciens de la guerre 14-18 ont pourtant accompli des prouesses avec de telles machines.

Après le lâcher sur H.D. 14 suivait l'entraînement sur CAUDRON C 59, c'était déjà de la voiture BIPLAN bois et toile, moteur hispano 180 CV ; quelques séances sur MORANE parasol, et brevet sur C 59.

Le pilote passait alors à la spécialisation NIEUPORT 29 pour la chasse :

BREGUET 14 bombardement de jour et observation ;

BREGUET 16 pour le bombardement de nuit ;

Le BREGUET 16 avec ses ailerons compensés aussi gros que des ailes de petits avions, encaissait tous les coups de tabac

que l'on arrivait à redresser entièrement avec l'énorme volant « la tarte aux pommes », la nuit, au moment de l'inversion des vents en bordure de Méditerranée, c'était la danse du scalp, tandis que les phares lointains, le Planier Pomèque, facilitaient notre orientation.

Venait alors le grand jour du départ vers les escadrilles selon nos spécialités et le rôle que l'avenir nous destinait.

Le départ de l'école avait été une casure dans la camaraderie mais l'escadrille allait nous imprégner d'un nouvel esprit, de cette fraternité morale créatrice de cette entité indestructible : l'EQUIPAGE.

Le premier vol de jour en escadrille était réservé au capitaine d'unité comme passager, venaient alors les vols de groupe au cours desquels les chevrons s'ingéniaient au plan dans plan pour tâter l'impression du néophyte qui faisait office de leader.

Les premières missions de nuit avec les décollages difficiles sur le plateau de MALZÉVILLE qui était loin d'être un billard avec derrière soi le camarade qui formerait avec nous l'EQUIPAGE.

On connaîtra alors, les départs au crépuscule ou à la nuit profonde, parfois même les éclairs lointains sillonnent l'horizon et la voix monstrueuse des moteurs effarouche la douceur de la nuit, le vent vous cingle la figure, on va partager les mêmes inquiétudes, les mêmes joies, tandis que la voix de la large hélice et la brutalité de son vent étouffent la voix humaine, vous apprenez alors à converser par gestes ou signes, car, pas de radio ou d'acoustique, il est impossible de s'absorber dans la contemplation du paysage, c'est sous nos pieds qui scintillent les étoiles, lumières tremblotantes éclairant les foyers paisibles.

Très peu d'instruments de bord, pas de VOR, ni radio ni compas ni conservateur de cap, seule une petite ampoule rouge pour éclairer la carte.

La plus agréable des sorties nocturnes était ce que nous appelions « La tournée des becs de gaz ». Elles consistaient à monter de NANCY à LONGWY en suivant les illuminations des cités du fer avec le rougeoiment des coulées de la fonte en fusion alors que devant soi, le long pot d'échappement vertical et incandescent tranchant sur le noir de la nuit donnait l'impression de voler sur un fourneau de forge dont la longue flamme s'échappait au-dessus du plan supérieur.

Si la mission nous conduisait ce soir là au-dessus de la zone de METZ en exercice D.A.T un long pinceau fureteur d'un phare vous détectait dans la nuit profonde, vous aviez l'impression de voler sur un avion squelette, les nervures du bois apparaissaient par transparence malgré la couleur noire de tout l'appareil. Par les fentes des trappes de visée, sous vos pieds, la lumière vous aveuglait.

Comme autre exercice de jour, le tir à la mitrailleuse photo sur un avion adverse, le passage à la verticale à la chambre noire, les exercices de bombardements factices sur le tapis roulant, le bombing avec largage de bombes en ciment ou réelles sur des anciens objectifs de la guerre 14/18, dont les noms sont parus dans les communiqués de la grande guerre. La butte de TAHURE, la main de MASSIGES, enfin dans la zone de MOURMELON, les tirs sur la Biroute remorquée pour l'entraînement des chasseurs ou des batteries au sol de la D.C.A.. Que d'incidents comiques ou dramatiques sont issus de ces exercices.

Voici le récit de l'un d'eux qui montre que même de nuit nos bombardements étaient efficaces : C'était en juillet 1925, au cours des manœuvres à MOURMELON.

1^{er} épisode :

Un BREGUET 16 décolle par un ciel étoilé, il doit larguer en traînée 4 bombes de 50 kg dans la zone déserte de TAHURE.

Un premier avion a l'objectif dans sa ligne de mire, 4 phares à acétylène, le mitrailleur déclenche les 4 engins qui éclatent en plein centre de l'objectif et souffle les 4 chandelles. Au retour, fusées rouges, vols suspendus. Impossible de prévenir les autres équipages en vol, pas de radio.

2^e épisode :

L'équipage suivant a pour équipage et mitrailleur un capitaine Tchèque stagiaire à l'unité. A l'heure H, il aperçoit les lumières au sol dans la zone déserte, il se croit sur la cible et largue son chargement. Les lumières visées sont celles de la ferme des WACQUES en bordure de la zone rouge, 3 bombes à 30 mètres des bâtiments, la quatrième n'explose pas.

3^e épisode :

L'équipage du BREGUET 16 suivant se présentera à l'heure fixée au-dessus de la zone de visée, largage des 4 bombes en traînée... mais les lumières prises pour cible sont celles de la voiture du général inspecteur NIESSEL, accompagné de notre Colonel, ces derniers se rendaient à l'un des postes d'observation de tir. Inutile de préciser que le chauffeur écrasait le champignon pour échapper aux projectiles qui suivaient la cible mouvante... L'alerte avait été chaude, mais plus de peur que de mal, et vous pouvez m'en croire, c'est une « histoire sans cravate » à desserrer.

Combien d'autres anecdotes pourraient animer ce récit de ce que fut l'aviation d'autrefois, mais aussi celle des escadrilles du 21^e régiment de bombardements de nuit à NANCY.

L'humour fleurissait aussi dans nos escadrilles, tant chez les rampants que chez les navigants. Comprenez-vous, mes chers amis, que votre DOYEN dont l'esprit reste imprégné de tant de souvenirs qui ont marqué sa jeunesse, puisse encore rester attaché à sa passion : Voler envers et contre tout.

C'est cet humour qui permettait d'identifier certains de nos coéquipiers. Il y avait entre autres, des noms qui me reviennent. D., qui à cause de sa taille fut mon mitrailleur, fut surnommé « la bougie » et dont la spécialité était d'imiter le biniou avec son nez.

G. surnommé « la tuile » originaire du pays qui les fabriquait.

B.Y. « Banania » à cause du bistre de sa peau fut un merveilleux camarade.

E., dit « la bonne machine », qui vantait constamment sa moto, et affirmait « avé l'accent du sud » que sa femme possédait la plus belle épaule du monde, si bien qu'un jour un copain éclectique a fini par emporter... l'épaule avec la dame.

Enfin, « la Science », sous-officier mécano dont les diagnostics si précis vous désignaient du sol la énième bougie à droite ou à gauche de l'avion en vol qui ne fonctionnait pas.

Je ne voudrais pas oublier « Tante Jeanne » qui est sûrement au paradis des aviateurs depuis quelques années. Au bout du terrain, près de la météo de l'époque, elle tenait le bar de l'escadrille dans sa maisonnette de bois où elle débitait avec « Le LUCIEN », casse-croûtes et rafraîchissements même à ceux dont le porte-monnaie se trouvait parfois très amaigri. Tante Jeanne avait été nommée caporal honoraire du 21^e R. AB.N. par le Colonel commandant l'unité.

En livrant à mes amis du club ce récit vécu, je ne puis m'empêcher en terminant d'adresser une pensée émue et fraternelle à mon vieux copain, le lieutenant Marcel JOLY lieutenant pilote, qui le 9 septembre 1939 à 17 heures à HORNBAACH, à quelques kilomètres en territoire allemand, avec le commandant de LAUZANNE comme chef de bord et les trois autres membres de l'équipage trouvèrent une mort héroïque, succombant malgré tout leur courage aux assauts d'un essaim de Messerschmidt.

Les allemands honorèrent nos valeureux compagnons en leur faisant des obsèques solennelles dont la photo nous a été retransmise, à l'époque, par la Suisse, à titre de propagande.

Non, MARCEL, la cohésion ne cesse pas hors des carlingues, tu le savais, toi, elle vit dans la perennité des souvenirs et du profond dévouement à une cause : **L'AVIATION.**

COIFFURE BALTHAZARD

84, rue d'Alsace
Tél. 83 73 17 41
54300 LUNÉVILLE