

N° 170 - 6^e ANNÉE - 2 fr. 50

29 Février 1940

PARAIT LE 15 ET LE 30

la Guerre Aérienne



Dans ce Numéro :

**MÉCANICIEN D'ESCADRILLE
L'ARMEMENT DES MONOPLACES
L'AVIATION BRITANNIQUE
LA PHYSIOLOGIE ET L'AVIATION
LA DOCTRINE DE DOUHET
ET LA GUERRE ACTUELLE
L'AFFAIRE DE L' « ALTMARK »**

(N° 53605.)

LA GUERRE AÉRIENNE

29 février 1940

MÉCANICIENS D'ESCADRILLE

Sous une couche de neige encore immaculée, la route nationale se devine à peine. 20 kilomètres à l'heure, c'est le maximum que la prudence la plus élémentaire commande au soldat qui me conduit dans une « légère », la où sont stationnées quelques-unes de nos escadrilles.

Nous étions ce matin « quelque part en France ».

Q.Q P F. F., pour employer une abréviation aujourd'hui dans toutes les bouches J'ignore encore le nom du pays vers lequel nous nous dirigeons péniblement, dans un décor brumeux, triste, où le ciel ne se décide pas se libérer de la chape de plomb qui confère au paysage un aspect désolé don la vie semble bannie.

De temps en temps, un petit bois. Le givre donne aux branches dénudées des arbres un aspect fantastique. Et toujours la neige, encore de la neige Comme si la nature elle-même voulait sans cesse nous forcer à penser à d'autre misères que les nôtres, à celles des hommes de là-bas, dans le grand silence blanc des crépuscules arctiques, luttant pour une cause qui se confond avec la cause pour laquelle, depuis septembre, les Français ont pris les armes...

LE BLED PAR 20 DEGRÉS SOUS ZÉRO

Mais voici le camp. Tout d'abord, je ne vois rien : point de vastes hangars pittoresquement surnommés « béconnards » et surmontés de la traditionnelle manche à air Pas davantage de casernements. Nous sommes pourtant a la hase de..., d'où chaque jour des chasseurs s'envolent pour monter dans le ciel une garde attentive, comme des chiens de berger à la vigilance jamais en défaut.

C'est le bled, je ne dirai pas dans toute son horreur, mais dans sa monotonie absolue Avant la guerre, il n'y avait rien ici L'aérodrome n'était qu'une plaine sur laquelle venaient paître de pacifiques troupeaux de moutons En quelques heures, le dispositif prévu au plan de mobilisation a été mis en place X..., terrain dit de « desserrement » a été immédiatement occupé par une Compagnie de l'Air, chargée de défendre la piste, d'administrer, de nourrir et de ravitailler les formations navigantes.

Celles-ci sont arrivés huit jours plus tard : une escadrille de chasse et un groupe d'observation. Tout était prêt.

A l'orée d'un petit bois, quelques baraquements rudimentaires pour garer les « taxis » ont été installés De-ci, de-là, des nids de mitrailleuses. Plus loin, habilement camouflée, une soute à essence

A 800 mètres, un village de deux cents âmes s'est vu envahir par la troupe. Les roulantes ont élu domicile dans la cour d'une ferme La mairie abrite l'infirmerie et la

popote des officiers. Les granges ont été transformées en cantonnement.

Telle est la base de..., semblable à beaucoup d'autres, où le hasard, un hasard d'ailleurs provoqué, m'amène aujourd'hui, par 20 degrés sous zéro.

DANS L'OMBRE DU P.N.

Tout a été dit sur l'allant de nos pilotes, chasseurs ou bombardiers, sur le cran de nos observateurs, de nos mitrailleurs, de nos radios. Le personnel navigant des « escadres aériennes », qu'il s'agisse des chevrons qui vécurent « l'autre » ou de bleus de celle-ci, a montré, depuis plus de cinq mois, qu'il était digne de sa réputation et qu'il méritait largement la confiance mise en lui par le pays.

Aussi bien, n'est-ce pas de lui que je veux vous entretenir aujourd'hui. Je suis venu ici dans un autre but, pour rendre visite à d'autres aviateurs dont on ne parle jamais, aviateurs qui ne connaîtront sans doute pas de folles chevauchées dans les atmosphères, les missions périlleuses mais enivrantes, et qui méritent mieux que l'oubli, mieux qu'un silence parfois goguenard.

Je veux parler des « rampants ». Car il faut qu'on sache tout ce qu'il y a de dévouement chez le dernier des mécanos, comme chez le plus modeste des « divers ». La gloire légitime des uns ne doit pas porter ombrage au mérite des autres.

LES RAMPANTS DANS LA GRANGE

Nous sommes arrivés sur le coup de onze heures, c'est-à-dire à l'instant précis où les lettres distribuées par le vaguemestre, la soupe réunit l'ensemble du détachement, hommes de garde en moins naturellement.

Le hangar désaffecté d'un maréchal ferrant (il n'y a plus de chevaux au village, tous ont été réquisitionnés) abrite le réfectoire. Dire qu'il fait clair serait exagéré : les deux fenêtres ont perdu depuis belle lurette leurs carreaux, et ceux-ci ont été remplacés par de la toile bitumée qui s'avère peut-être excellente pour dire au vent on ne passe pas ! mais dont la transparence laisse évidemment à désirer.

Deux lampes dispensent une lueur falote, embrumée par la fumée des pipes et celle d'un brasero récalcitrant. Pourtant, il fait bon, et les quelques cent vingt gaillards qui attendent avec impatience les petits plats du « chef » — boeuf sauce et flageolets, comme il se doit — semblent apprécier singulièrement la chaleur relative qui règne ici.

Satisfaction qui se traduit par des exclamations joyeuses, par des plaisanteries à faire rougir un régiment de cuirassiers, mais qui, proférées par ces garçons insoucians, semblent ne conserver qu'un caractère innocemment imagé.

Sans façons, on m'a invité à partager le déjeuner. Menu simple mais correct, arrosé d'un vin rouge qui sans faire oublier les crus millésimés de la Bourgogne ou du Bordelais, se boit avec facilité.

L'OBSCUR ET UTILE LABEUR DES "RAMPANTS" DE L'AÉRONAUTIQUE

Sur nos bases aériennes, ils travaillent pour la victoire

Sous une couche de neige encore immaculée, la route nationale se devine à peine. 20 kilomètres à l'heure, c'est le maximum que la prudence la plus élémentaire commande au soldat qui me conduit dans une « légère », là où sont stationnées quelques-unes de nos escadrilles.

Nous étions ce matin « quelque part en France », Q. Q. P. E. F., pour employer une abréviation aujourd'hui dans toutes les bouches. J'ignore encore le nom du pays vers lequel nous nous dirigeons péniblement, dans un décor brumeux, triste, où le ciel ne se décide pas à se libérer de la chape de plomb qui confère au paysage un aspect désolé d'où la vie semble bannie.

De temps en temps, un petit bois. Le givre donne aux branches dénudées des arbres un aspect fantastique. Et toujours de la neige, encore de la neige. Comme si la nature elle-même voulait sans cesse nous forcer à penser à d'autres misères que les nôtres, à celles des hommes de là-bas, dans le grand silence blanc des crépuscules arctiques, luttant pour une cause qui se confond avec la cause pour laquelle, depuis septembre, les Français ont pris les armes...

LE BLED PAR 20 DEGRÉS SOUS ZÉRO

Mais voici le camp. Tout d'abord, je ne vois rien : point de ces vastes hangars pittoresquement surnommés « béconnards » et surmontés de la traditionnelle manche à air. Pas davantage de casernements. Nous sommes pourtant à la base de..., d'où chaque jour des chasseurs s'envolent pour monter dans le ciel une garde attentive, comme ces chiens de berger à la vigilance jamais en défaut.

C'est le bled, je ne dirai pas dans toute son horreur, mais dans sa monotonie absolue. Avant la guerre, il

n'y avait rien ici. L'aérodrome n'était qu'une prairie sur laquelle venaient paître de pacifiques troupeaux de moutons. En quelques heures, le dispositif prévu au plan de mobilisation a été mis en place. X..., terrain dit de « desserrement », a été immédiatement occupé par une Compagnie de l'Air, chargée de défendre la piste, d'administrer, de nourrir et de ravitailler les formations navigantes.

Celles-ci sont arrivées huit jours plus tard : une escadrille de chasse et un groupe d'observation. Tout était prêt.

À l'orée d'un petit bois, quelques baraquements rudimentaires pour garer les « taxis » ont été installés. De-ci, de-là, des nids de mitrailleuses. Plus loin, habilement camouflée, une soute à essence.

À 800 mètres, un village de deux cents âmes s'est vu envahir par la troupe. Les roulantes ont élu domicile dans la cour d'une ferme. La mairie abrite l'infirmerie et la popote des officiers. Les granges ont été transformées en cantonnement.

Telle est la base de..., semblable à beaucoup d'autres, où le hasard, un hasard d'ailleurs provoqué, m'amène aujourd'hui, par 20 degrés sous zéro.

DANS L'OMBRE DU P. N.

Tout a été dit sur l'allant de nos pilotes, chasseurs ou bombardiers, sur le cran de nos observateurs, de nos mitrailleuriers, de nos radios. Le personnel navigant des escadres aériennes, qu'il s'agisse des chevronnés qui vécurent « l'autre » ou des bleus de celle-ci, a montré, depuis plus de cinq mois, qu'il était digne de sa réputation et qu'il méritait largement la confiance mise en lui par le pays.

Aussi bien, n'est-ce pas de lui que je veux vous entretenir aujourd'hui. Je suis venu ici dans un autre but,

pour rendre visite à d'autres aviateurs dont on ne parle jamais, aviateurs qui ne connaîtront sans doute pas les folles chevauchées dans les atmosphères, les missions périlleuses mais enivrantes, et qui méritent mieux que l'oubli, mieux qu'un silence parfois goguenard.

Je veux parler des « rampants ». Car il faut qu'on sache tout ce qu'il y a de dévouement chez le dernier des mécanos, comme chez le plus modeste des « divers ». La gloire légitime des uns ne doit pas porter ombre au mérite des autres.

LES RAMPANTS DANS LA GRANGE

Nous sommes arrivés sur le coup de onze heures, c'est-à-dire à l'instant précis où, les lettres distribuées par le vague-mestre, la soupe réunit l'ensemble du détachement, hommes de garde en moins naturellement.

Le hangar désaffecté d'un maréchal ferrant (il n'y a plus de chevaux au village, tous ont été réquisitionnés) abrite le réfectoire. Dire qu'il fait clair serait exagéré, les deux fenêtres ont perdu depuis belle lurette leurs carreaux, et ceux-ci ont été remplacés par de la toile bitumée qui s'avère peut-être excellente pour dire au vent : on ne passe pas ! mais dont la transparence laisse évidemment à désirer.

Deux lampes dispensent une lueur falote, embrasée par la fumée des pipes et celle d'un braseiro réchauffant. Pourtant, il fait bon, et les quelques cent vingt gaillards qui attendent avec impatience les petits plats du « chef » — boeuf sauce et flageolets, comme il se doit — semblent apprécier singulièrement la chaleur relative qui règne ici.

Satisfaction qui se traduit par des exclamations joyeuses, par des plaisanteries à faire rougir un régiment de cuirassiers, mais qui, proférées par ces garçons insoucians, semblent ne conserver qu'un caractère innocemment imagé.

Sans façons, on m'a invité à partager le déjeuner. Menu simple, mais correct, arrosé d'un vin rouge qui,



Les mécaniciens d'un Curtiss de chasse fixent le capotage d'un avion. (N° 54595.)



Le mécanicien « plonge » dans son Hispano. (N° 52796.)

sans faire oublier les crus millésimés de la Bourgogne ou du Bordelais, se laisse boire avec facilité.

MON « MOULIN », C'EST LE MEILLEUR ...

Bien entendu, la conversation roule sur le « boulot ». Deux mécanos discutent à propos d'une petite avarie survenue la veille à un moteur. Leur « moulin », à ces deux-là, c'est leur vie. Il n'y en a qu'un, dans tout le groupe, qui tourne vraiment rond, le leur ! Un seul est briqué : le leur. Ils en parlent avec cet attendrissement discret qu'on éprouve en évoquant le souvenir d'une femme aimée. Ce qui ne les empêche pas, l'instant d'après, de rouspéter ferme, à propos de tout et de rien, comme tous les autres, d'ailleurs. Éternelle et souvent féconde rouspétance de tout Français qui se respecte, fût-il présentement soldat de deuxième classe !

À côté, un soutier, à l'inimitable accent nordique, raconte comment il lui fallut, la nuit dernière, « rien qu'avec deux potes, sais-tu », faire le plein d'appareils rentrés tardivement. Lui aussi proteste avec conviction :

— Y a d'abus, tout de même !
— Démissionne ! lui hurle un farceur. Et la table s'esclaffe.

La machine a rempli sa mission. Les mécanos soignent leur « enfant ». (N° 25063.)



Le pilote va partir. Le mécanicien, le front attentif et grave, harnache « son pilote ». (N° 26627.)



C'est au tour du secrétaire de me présenter ses félicitations :
— Quelle paperasse ! C'est à croire qu'en haut lieu on s'imagine que nous ne sommes ici que pour faire des états... Cette guerre, c'est la guerre du papier !
Visiblement, cette formule lui plaît. Et il conclut :
— La guerre finira, faute de papier...

UN RUDE « BOULOT »

Et le service ? ai-je demandé.
L'interpellé me regarda avec stupeur.
— Le service ?... Mais c'est tout le temps ! Évidemment, en principe, on dort la nuit et on travaille le jour. Mais il y a la garde. Ici, pas d'exempts : tout le monde la prend, et le tour revient une nuit sur quatre. Et puis, surtout, c'est l'imprévu : des réparations à faire, du matériel à aller chercher, des pipes d'essence à décharger... En fait, les loisirs, sans être rares, sont surtout occupés à récupérer, à dormir tout son saoul. D'ailleurs, c'est à peu près la seule distraction que nous puissions nous offrir...

Ce qu'il n'ajoute pas, c'est que l'unité travaille à effectif réduit depuis près de deux mois. Les mises en affectation spéciale ont créé des vides qui ne sont pas encore comblés. En attendant l'arrivée des remplaçants, il en résulte, pour ceux qui restent, un surcroît d'ouvrage exécuté, sinon avec enthousiasme, du moins avec une indéniable bonne volonté.

« CES GARÇONS, C'EST LE DÉVOUEMENT PERSONNIFIÉ... »

C'EST là, je l'ai appris de la bouche du « grand chef » qui commande dans ce coin de bled, un capitaine, as de la grande guerre, qui m'apparat au sortir du mess vêtu étrangement d'un passe-montagne à la couleur indéfinissable, d'un cuir aux éraflures multiples et de bottes d'égoûtier, hirsute autant que j'en pus juger, mais affable au possible, et tirant d'un impressionnant brûle-gueule des bouffées nerveuses et précipitées.

Après m'avoir fait l'éloge de ses pilotes, qui ont déjà plusieurs victoires à leur actif, il ajouta, lorsque je lui eus confié mon dessein de « faire quelques lignes » sur les rampants :

— Bravo ! Rien ne saurait être plus utile que de crier la vérité sur nos soldats de l'Armée de l'Air. Parfois, on peut bien l'avouer, un brin de jalousie s'est manifestée à leur endroit. On leur a reproché bêtement des tas de choses... et jusqu'à leur uniforme. Eh bien ! Vous voyez le genre de vie qu'ils mènent ici. Un travail dur, très dur, parfois délicat, toujours ingrat. Et, s'ils ne sont pas encore engagés directement dans l'action, le jour où ça « baroudera », on peut être certain qu'ils ne seront pas plus planqués que leurs camarades des autres armes. Nos bases, nos dépôts de munitions, nos magasins sont des objectifs militaires plus qu'indiqués aux éventuels bombardements ennemis...

Votre éloquence était inutile, mon capitaine. Vous prêchiez un converti. Et c'est un devoir que je crois accomplir en unissant, dans le même hommage, ceux qui s'en vont par delà des nuages poursuivre dans l'azur une héroïque épopée et les autres, plus modestes, qui entretiennent leurs ailes et s'attachent à leur faire oublier, pendant leur séjour au sol, les mesquines et quotidiennes préoccupations matérielles.

Rampants de l'aviation, vous êtes un peu comme les femmes des chevaliers d'antan qui maintenaient la vie au foyer pendant que leurs époux guerroyaient contre les infidèles. Avec cette différence que demain le danger vous menacera, vous aussi, un danger anonyme, celui-là, mais que vous êtes, — n'est-il pas vrai, mes camarades ? — prêts à affronter le visage résolu et l'âme sereine.

J. CORHUMEL.

La ferme, où le travail des champs et la voiture-radio s'associent pour le salut commun. (N° 25713.)



Les avions volent... les mécaniciens attendent. (N° 25727.)

MON « MOULIN », C'EST LE MEILLEUR...

Bien entendu, la conversation roule sur le « boulot ». Deux mécaniciens discutent âprement sur une petite avarie survenue la veille à un moteur. Leur « moulin », à ces deux là, c'est leur vie. Il n'y en a qu'un, dans tout le groupe, qui tourne vraiment rond ! Un seul est briqué : le leur. Ils en parlent avec cet attendrissement discret qu'on éprouve en évoquant le souvenir d'une femme aimée. Ce qui ne les empêche pas, l'instant d'après, de rouspéter ferme, à propos de tout et de rien, comme tous les autres, d'ailleurs. Eternelle et souvent féconde rouspétance de tout Français qui se respecte, fût-il présentement soldat de deuxième classe !

A côté, un soutier, à l'inimitable accent nordique, raconte comment il lui fallut, la nuit dernière, « rien qu'avec deux potes, sais-tu », faire le plein d'appareils rentrés tardivement. Lui aussi proteste avec conviction :

— Y a d'l'abus, tout de même !

— Démissionne ! lui hurle un farceur. Et la table s'esclaffe.

C'est au tour du secrétaire de me présenter ses doléances :

— Quelle paperasse ! C'est à croire qu'en haut lieu on s'imagine que nous ne sommes ici que pour faire des états... Cette guerre est une guerre du papier !

Visiblement, cette formule lui plaît. Et il conclut :

— La guerre finira, faute de papier...

UN RUDE « BOULOT »

Et le service ? ai-je demandé.

L'interpellé me regarda avec stupeur.

— Le service ?... Mais il est tout le temps ! Evidemment, en principe, on dort ta nuit et on travaille le jour. Mais il y a la garde. Ici pas d'exempts : tout le monde la prend, et le tour revient un jour sur quatre. Et puis, surtout c'est l'imprévu de la réparation à faire, du matériel à aller chercher, des pipes d'essence à décharger... En fait, les loisirs, sans être rares, sont surtout occupés à récupérer, à dormir tout son saoul. D'ailleurs, c'est à peu près la seule distraction que nous puissions nous offrir...

Ce qu'il n'ajoute pas, c'est que l'unité travaille à effectif réduit depuis près de deux mois. Les mises en affectation spéciale ont créé des vides qui ne sont pas encore comblées. En attendant l'arrivée des remplaçants, il en résulte, pour ceux qui restent un surcroît d'ouvrage exécuté, sinon avec enthousiasme du moins avec une indéniable bonne volonté.

CES GARÇONS, C'EST LE DÉVOUEMENT PERSONNIFIÉ

Cela, je l'ai appris de la bouche du « grand chef » qui commande dans ce coin de bled, un capitaine as de la grande guerre, qui m'apparut au sortir du mess vêtu étrangement d'un passe montagne à la couleur indéfinissable, d'un cuir aux éraflures multiples et de bottes d'égoutier, hirsute autant que j'en pus juger, mais affable au possible, tirant d'un impressionnant brûle-gueule des bouffées nerveuses et

précipitées.

Après m'avoir fait l'éloge de ses pilotes, qui ont déjà plusieurs victoires à leur actif ; il ajouta lorsque je lui eus confié mon dessein de « faire quelques lignes » sur les rampants :

— Bravo ! Rien ne saurait être plus utile que de crier la vérité sur nos soldats de l'Armée de l'Air. Parfois, on peut bien l'avouer, un brin de jalousie s'est manifesté à leur endroit. On leur a reproché bêtement des tas de choses... et jusqu'à leur uniforme. Eh bien ! Vous voyez le genre de vie qu'ils mènent ici. UN travail dur, très dur, parfois délicat, toujours ingrat. Et, s'ils ne sont pas encore engagés directement dans l'action, le jour ou ça « bardera », on peut être certain qu'ils ne seront pas plus planqués que leurs camarades des autres armes. Nos bases, nos dépôts de munitions, nos magasins sont des objectifs militaires plus qu'indiqués aux éventuels bombardement ennemis...

Votre éloquence était inutile, mon capitaine. Vous prêchiez à un converti. Et c'est un devoir que je crois accomplir en unissant dans le même hommage, ceux qui s'en vont par delà des nuages poursuivre dans l'azur une héroïque épopée et les autres, plus modestes, qui entretiennent leurs ailes et s'attachent à leur faire oublier, pendant leur séjour au sol, les mesquines et quotidiennes préoccupations matérielles.

Rampants de l'aviation, vous êtes un peu comme les femmes des chevaliers d'antan qui maintenaient la vie du foyer pendant que leurs époux guerroyaient contre les infidèles. Avec cette différence que demain, le danger vous menacera, vous aussi, un danger anonyme, celui-là, mais que vous êtes, — n'est-il pas vrai, mes camarades ? — prêts à affronter le visage résolu et l'âme sereine.

J. Corhumel

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

[Les Hommes du Groupe de chasse GC III/6](#)

**Page suivante : un autre très beau texte sur les obscurs mécaniciens
d'aviation de la seconde guerre mondiale...**



CEUX QU'ON N'A JAMAIS VUS

R.P. BOUGEROL

Lieutenant observateur de réserve au 2/33

Aumônier de l'Air

ARTHAUD - 1943

MÉCANOS

28 mai. Mauvais temps. Bonne affaire pour les mécanos, car les avions ont besoin de sérieuses vérifications.

Mermoz parlant de son mécanicien Collenot, avec lequel il a vécu des heures glorieuses et des heures tragiques, traversé maintes fois l'Atlantique et vaincu la Cordillère des Andes, a dit les qualités de cet homme, toujours soucieux de son avion, les mains volontiers dans le cambouis, la trousse à outillage à ses côtés et qui démontait, remontait, nettoyait, vérifiait, usinait des pièces nouvelles, imaginait des remèdes que personne autre n'avait prévus, toujours à son poste pour servir son avion. Deux amours se partageaient sa vie son métier, qu'il connaissait à fond, et « monsieur Mermoz ». Collenot était le prototype du mécano.

Dans l'Aviation, les mécanos ne sont-ils pas, presque tous, des Collenot ?

Sur le terrain du Groupe, des avions sont en piste, prêts à décoller. Le mécano a mis en route les moteurs, il les écoute tourner et ne livre l'avion au pilote que si leur ronronnement le satisfait.

Plus loin, d'autres machines sont éclopées boiteuses, une aile ou les gouvernes en moins, un moteur en bas ; autour d'elles, des hommes affairés, leurs mécanos. Chaque avion est, en effet, confié aux soins d'un ou deux sous-officiers mécaniciens ; les chefs comptent sur eux, ne peuvent rien sans eux.

L'essence ne manque pas pour alimenter les moteurs. Les pilotes ont appris leur métier. De jour et de nuit, par bon et mauvais temps, en vol rasant et altitude, ils s'entraînent à conduire au mieux leur avion ; pour eux, le combat n'a plus de secrets. A la salle de renseignements, les observateurs calculent avec soin leur navigation ; étudient sur la carte les dernières positions de l'ennemi, les repères, cours d'eau, routes, voies ferrées ; fixent dans leur mémoire la physionomie aérienne des forêts et des villes, — et le sol défilera sous leurs yeux avec son relief et sa géographie, comme on revoit un visage connu. Les radios connaissent tous les secrets de leur technique ; avec eux, lorsque l'avion comme un voyageur lointain et inconnu erre dans le désert du ciel,

l'équipage n'est plus seul; il parle à la terre et dit tout haut ce qu'il voit. Peu importe la brume ou la nuit : l'avion retour de mission rallie sa base, tiré par la chaîne invisible et irrésistible des ondes.

Mais le sort de tous ces hommes, les navigants, est lié à celui qui ne s'envole pas avec eux, à celui qui a tout préparé pour le départ et dont les yeux s'empliront de joie à leur retour.

Celui-là aussi connaît son métier. Longtemps il a étudié l'anatomie de l'avion, sa vie, ses malaises.

L'apprenti-médecin apprend à lire à travers la peau. Ayant disséqué, découpé, nommé les moindres organes du corps, ses mains reconnaissent aux indices extérieurs, ce qui leur est cachée. Ainsi le mécano, médecin qui diagnostique, chirurgien qui opère.

Je vois encore Lejeune, les poings sur les hanches, tourner autour de son Potez à Orly. L'avion est revenu bien mal en point : un moteur arrêté, hélice au petit pas. Le pilote n'a pu la mettre au grand pas. Lejeune écoute attentivement les explications de Collot, le pilote. Chaque mot restreint le champ des pannes possibles. Par la pensée, il suit les canalisations, les tuyauteries ; il lui semble avoir trouvé les organes malades. De fait, le piston de la commande livre son secret, et Lejeune répare aussitôt.

Parfois, je l'ai vu, lui et les autres, réfléchir longuement, fouiller les entrailles des moteurs. Un groupe de mécanos discute. Le chef de hangar donne son avis. Gavaille, officier mécanicien dont la compétence est indiscutée, conseille et finit par découvrir cette maudite panne cachée.

Les mécanos; connaissent leur métier et l'aiment. On a pu dire, en toute-certitude, que de tous les spécialistes de l'Aviation, ils sont les plus consciencieux.

Les navigants, les P. N., pourraient tout craindre s'il n'en était ainsi. Le mécano se sent gravement responsable des incidents qui toujours peuvent tourner à la catastrophe. Si, par exemple, petit détail entre mille, le mécano oublie d'ouvrir les tuyauteries qui font communiquer les réservoirs d'ailerons à la nourrice, l'avion peut connaître la panne sèche et s'écraser en bout de piste.

Ce qu'on connaît, on l'aime.

Pour le mécano, l'avion est un ami. Il ne dit même pas : « Mon avion... » Il dit : « Le 24, le 31... » Car cet avion a un nom, une personnalité, des caractères précis. L'amitié console et reconforte; l'avion confie à son mécano ses misères, ses souffrances, ses blessures. Malheur au pilote qui malmène la pauvre machine, car elle a un défenseur farouche ; la brutaliser, c'est atteindre l'ami, le mécano. Heureux, par contre, le pilote qui recherche l'amitié de son avion, priant le mécano de lui livrer ses secrets.

19 mai. Le Bourget. Je dois partir en mission photo à 10.000. Mon avion est désigné, le 21 (mécanicien, sergent Richard). C'est une bonne machine ; pas d'ennuis, pas de défauts. Lacordaire qui m'emmène la connaît bien, d'ailleurs, et l'aime.

10 heures. Richard a mis les moteurs en route et surveille aux cadrans la température et la pression d'huile. Tout est normal; à pleine puissance; le compte-tours

grimpe jusqu'où il faut.

Je m'installe dans la cabine avant, claire et spacieuse; le mitrailleur Saurt est en place à l'arrière face aux gouvernes. Richard donne l'avion à Lacordaire et nous dit adieu.

« Combien de temps dure la mission ? m'a-t-il demandé.

— Une heure cinquante. »

11 h. 45. Je sais que Richard est sur la piste, le nez en l'air, à l'écoute. Je le vois, songeant à tout ce qui eût pu nous arriver : — panne de moteur : parfois en altitude il se passe un phénomène étrange par le nom et par la chose, le « vaporlock » ; — panne d'inhalateur, Lecoustey les a vérifiés ; — l'appareil photo a-t-il givré ? Ruch lui a bien dit que la housse chauffante était branchée et que l'appareil et le magasin étaient les meilleurs (mon personnel de la Section Photo est rempli de délicatesse à mon égard) ; — les armes ont-elles fonctionné ? Lutringer s'en est porté garant; — et si nous avions rencontré la chasse, Richard connaît mon pilote et sait que le 21 est entre bonnes mains; mais, malgré tout, il y a des combats où le meilleur pilote a succombé sous le nombre.

Tout cela, Richard le rumine en nous attendant.

Voici un avion... Non, pas un Bloch..,

Son regard se porte de sa montre vers le ciel. Au fond de son cœur, une inquiétude demeure, une angoisse que rien ne trahit au dehors parce qu'il a sa fierté d'homme.

11 h. 48. Nous passons L'Isle-Adam point d'entrée du couloir de survol de la région parisienne. Là-bas, Le Bourget. Richard nous a aperçus. Le voilà tout honteux d'avoir envisagé le pire et, comme pour se convaincre qu'il n'a pas douté, débordant d'une joie paisible, il caresse de ses mains le 21 tout chaud encore.

Parfois, le mécano a souffert au retour de son avion.

10 mai. Le commandant est parti avec Chéry sur le 8 (mécanicien, sergent- chef Louvet).

L'avion a traversé, non sans mal, des barrages continus de Flak et « rapporte » plusieurs obus dans les plans et la carlingue.

Louvet n'a pas eu à écouter longtemps les aventures de l'équipage, il s'est vite rendu compte.

« Mon Commandant, vous l'avez échappé belle, les commandes de direction sont aux trois quarts' sectionnées... »

Le 8, grièvement touché dans- ses oeuvres vives, a tenu jusqu'au' bout ; c'est une bonne machine dont Louvet se sent fier, bien qu'il souffre de ses. Blessures.

Parfois, aussi, l'attente du mécano fut mortelle...

22 mai. Sur le 49, Israël, Guérin et Hincker vont s'envoler en reconnaissance à l'aube.

Personne sur la piste que l'avion, le commandant, l'équipage, Guillaume le mécanicien et moi qui suis de service.

6 heures. L'équipage est installé. Guérin a essayé les moteurs à pleine puissance et l'avion a aussitôt décollé.

Guillaume suivit le 49 du regard et lorsque le point noir eut disparu dans le lointain, je le vis se retourner et murmurer dans son langage d'homme un brin de prière pour son avion.

Le temps passe.... Deux heures trente, trois heures, quatre heures... Ils ne rentreront pais. On parle déjà d'eux, au passé...

Mais Guillaume les attend,

*... il les attend, comme un chien triste,
à la place vide de leur avion (1).*

(1) Jules ROY, Prière pour les pilotes qui rencontrent la nuit.

Guérin est un vrai lion dans le combat ; si les chasseurs ennemis ont voulu l'intercepter, la lutte aura été très âpre. La Flak a peut-être sectionné une tuyauterie, comme le 10 mai, sur le 7. Mais Guérin serait revenu, puisque Hochedé est revenu... Le feu a pu se déclarer à bord...

Guillaume est triste et regrette de survivre à son avion. Bien sûr, si l'équipage était rentré de mission, couvert de gloire après des aventures comme celles de Gavouille, de Hochedé ou du capitaine Laux, un geste amical d'Israël eût suffi à remplir de joie son cœur : avion rentré... c'est une suffisante récompense. Mais que l'avion meure en plein ciel ?... Mécano, ouvrier obscur dont la tâche est accomplie lorsque l'avion décolle, il ne lui reste plus, lorsque l'avion ne rentre pas, qu'à pleurer en secret, bien vite, car déjà l'attendent d'autres besognes...

Le mécano connaît bien son métier, et, bon ouvrier, l'aime avec passion. Mais il est avant tout un soldat.

Lorsque le Groupe atterrit le 1er septembre à Saconin, le terrain semblait un désert. Point de P. C., point d'abris. Les mécanos eurent tôt fait de bâtir fort Pétreil et fort Victor; l'un portait le nom du moteur Lorraine du Potez-542, l'autre évoquait le boulevard du ministère de l'Air.

Le moral des mécanos de la 3 était splendide. Ils avaient formé, dès avant la guerre, une société mystérieuse : l' « Haurphéon dai Karabinié ». Chacun de ses membres avait son uniforme spécial, témoin des gloires impériales ; chacun aussi son instrument.

Le soir, après la popote, répétitions, mise au point des aubades prochaines. Le 28 août, devant les habitants éberlués, la « Karabine » fit son premier défilé de guerre, dans la rue du petit village lorrain de Rouvres.

A Saconin, le 13 septembre, la « Karabine » a décidé l'attaque de la popote des officiers. Secret absolu dans la préparation; dans l'exécution, obscurité complète ; « lai Karabinié » viennent enfin à bout de la résistance acharnée des officiers, lesquels, en grands seigneurs, paient à leurs vainqueurs une rançon liquide. On s'en souvient encore à Saconin...

A Orconte, il fait vaincre l'inondation de la Marne. C'est moins drôle, car l'eau n'a rien trouvé de mieux que de s'installer partout : dans nos avions, dans nos camions, jusque dans le cantonnement d'Hauteville.

Deux jours après, 21 septembre, première mission de guerre.

Sur la -piste, le sol est à peu près sec ; mais, dans les champs environnants les roues des avions sont noyées dans la boue. Bertrand et Orange, les deux chefs mécaniciens des escadrilles, ont saisi la manœuvre et mobilisent les mécanos. Des chemins de rondins s'établissent dans les parties les plus détremées du terrain, et les avions, arrachés de leurs ornières par les voitures Far, peuvent être amenés sur la piste.

Après là pluie, les durs mois d'hiver : neige et gelée. Sous des températures sibériennes, les mécanos travaillent. En pleine bise glacée, les doigts gourds, le nez coulant, ils démontent et remontent. Les clés tombent de leurs mains et, pour gagner quelques calories, ils se battent, s'envoient de bonnes bourrades.

En mai et juin, le temps est meilleur, mais les missions plus nombreuses fatiguent le peu d'avions dont dispose le Groupe.

Bien avant dans la nuit, les mécanos réparent; et souvent j'ai, sur la piste, aperçu de petites lumières errantes : à la lueur d'une lampe de poche, les mécanos allaient jeter un dernier coup d'œil sur l'avion de l'aube.

La veille au soir, le commandant avait ordonné une mission en vol rasant, une autre en altitude. J'alertais Ruch et Lecoustey, mécaniciens d'équipement du Groupe, à qui re-venait la tâche de monter les appareils photos, de vérifier les inhalateurs, le téléphone et les instruments de bord.

Le lendemain, à 2 heures, les deux mécanos étaient debout. Ils avaient peu dormi cette nuit-là ; pas plus que les autres nuits, d'ailleurs.

L'avion prêt, il faut encore que les moteurs consentent à démarrer, et si la chose est aisée en temps ordinaire, durant l'hiver 39-40, il n'en fut pas de même. Avant que le Groupe eût reçu une voiture réchauffeuse, sorte de soufflerie qui projetait dans les capots-moteurs un courant d'air chauffé à 150°, la mise en route des moteurs n'était pas une petite affaire ; après le brassage des cylindres, il fallait lancer le volant de démarrage avec la manivelle, cinq fois, dix fois peut-être, avant que le moteur acceptât de tousser, puis de tourner. Excellent exercice de culture physique, mais, qui imposait aux mécanos de se lever bien avant l'heure du départ...

Les mécanos eurent aussi l'honneur insigne de partir en mission. Chez les bombardiers la chose est normale. Parfois même, au 2/33 où les avions n'avaient que trois places, les mécanos montèrent à bord au cours des déplacements.

Il n'était pas dans leurs fonctions d'être mitrailleurs. Il fallut cependant y arriver, lorsque le nombre de ceux-ci s'amenuisa par trop.

30 septembre. Une mission est demandée à la 3. Laux part en pilote, Lagache en observateur. Pas de mitrailleur à l'escadrille : ils sont tous malades, blessés ou stagiaires quelque part en France.

Bertrand, le chef mécano, se présente alors comme volontaire.

L'avion décolle à l'aube pour surveiller la région de Trêves.

Après Bitburg, les chasseurs ennemis attaquent. Bertrand avait toujours rêvé de faire une mission, pas une mission ordinaire, mais du « baroud ». Il est servi à souhait.

Un après l'autre, à l'arrière du 63, les chasseurs exécutent leurs passes. Bertrand ne se sent plus, il parle seul :

« Viens, approche encore un peu, attends que je t'aie bien dans mon collimateur. Allez, approche. On dirait que tu as peur... »

Au retour, il déclarait à son commandant d'escadrille :

« Je l'avais bien, mais je l'estimais trop loin. Alors j'attendais. Ce sera pour la prochaine fois. »

13 juin. Le Groupe vient de faire mouvement de Nangis vers La Chapelle-Vendômoise, près de Blois.

Deux Bloch sont malheureusement restés en panne, l'un à Nangis, l'autre à Bray-sur-Seine.

Bertrand insiste pour que l'on retourne les chercher, car le Groupe n'a que très peu d'avions ; aussi bien, leur panne n'est pas irrémédiable, et si la menace ennemie n'avait pas été si proche, ils seraient pour sûr réparés.

Les renseignements permettent de croire que les Allemands n'ont pas encore atteint Nangis et la Seine.

Hochedé part donc en 63 avec Créput et Béague. L'opération est risquée, on verra bien.

L'avion atterrit près du Bloch qui est demeuré à Bray. Béague le vérifie, met en marche les moteurs. La panne décelée et réparée, Hochedé le ramène à La Chapelle-Vendômoise.

Pourquoi ne pas renouveler l'exploit et récupérer celui de Nangis ? Sans doute, la panne est plus grave : l'étambot de queue est cassé ; sans doute aussi, les blindées ennemies approchent du village. Peu importe.

Hochedé repart avec Créput et Bertrand. Il était temps, l'avion allait sauter comme tous ceux qui, hors d'usage, avaient été abandonnés par d'autres Groupes sur le terrain.

Bertrand répare et Hochedé ramène encore le Bloch n°34.

Deux avions sauvés, grâce à l'énergie et au sang-froid de Bertrand et de Béague.

Ainsi furent nos braves mécanos. Serviteurs consciencieux, passionnés de leur métier, soldats courageux. La tâche écrasante qu'ils ont accomplie était obscure, ils le savaient, mais ils savaient aussi que le 2/33 était une communauté. Or, dans une communauté, chacun a son rôle, chacun participe aux victoires des autres.

Le joyeux entrain et le généreux esprit de sacrifice des mécanos ont permis au Groupe d'accomplir la mission que lui avaient confiée les chefs.

Aussi, avec quelle joie et quelle fierté, le commandant Alias put-il lire devant eux l'ordre du jour du général commandant la zone d'opérations aériennes nord :

« Le général de Corps aérien d'Astier... tient à exprimer sa grande satisfaction aux officiers, sous-officiers et soldats mécaniciens du Service général de la zone d'opérations aériennes nord et veut les associer à l'ordre du jour qu'il a adressé au personnel navigant.

« L'effort surhumain demandé à l'Aviation n'aurait pu, sans eux, s'accomplir ni se continuer.

« Leur valeur technique, leur acharnement au travail, et, lors des attaques, leur courage ont permis de gagner des batailles dont ils peuvent avoir un légitime orgueil.

« Artisans terrestres des victoires du ciel, il convient de leur donner une juste place dans l'hommage unanime rendu à l'héroïsme des Ailes françaises ».

« Signé : D'ASTIER. »

29 mai. Alerte. On signale une importante formation de bombardiers ennemis se dirigeant vers Paris à basse altitude.

La D. C. A. est en place. Que faire au Groupe ?

Les hommes ne volent pas, bien sûr. Mais ils veulent être, comme les navigants, des combattants acharnés...

Les voici qui descendent des avions les jumelages mobiles de mitrailleuses et les mettent en batterie. L'un découvre un tuyau de poêle, excellent support. Un autre sort une pompe à incendie et en fait un affût solide. Chacun veut accueillir, comme il se doit, les avions ennemis.

Ils ne sont pas venus...

Mais nous avons senti chez nos hommes la volonté de combattre jusqu'au bout.

