

LE MEILLEUR

EC 01.004 « DAUPHINÉ »

préfacé par
le Général de corps aérien
Paul Fouilland

Commandant les Forces aériennes stratégiques

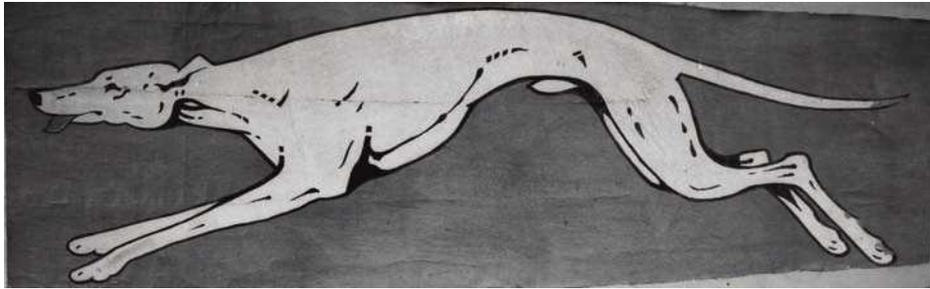
Editions de la Noue Gavigné
17, rue des Champs Meilley
70200 Saint-Germain
Tél. 03 84 62 76 56
www.editionsdelanouegavigne.com

Le temps des escadrilles

« L'insigne, c'est l'escadrille, l'esprit d'équipe, la solidarité, le dévouement, le sacrifice et la puissance ».

Colonel Accard

SPA 37 « Charognard », SPA 81 « Lévrier », SPA 92 « Lion de Belfort » sont les trois escadrilles constitutives de l'Escadron de chasse 01.004 « Dauphiné ». Chacune possède sa propre histoire, ses héros, ses victoires et ses revers. Elles ont cependant toutes trois en commun, pour les membres qui ont l'honneur d'en faire partie, d'être la meilleure des escadrilles parmi les meilleures. L'Escadrille possède une âme, une vie, qui trouve sa source dans les cœurs de plusieurs générations d'aviateurs. Depuis pratiquement cent ans, ils la servent avec passion et abnégation.



« Lévrier » de la SPA 81

« Charognard » de la SPA 37

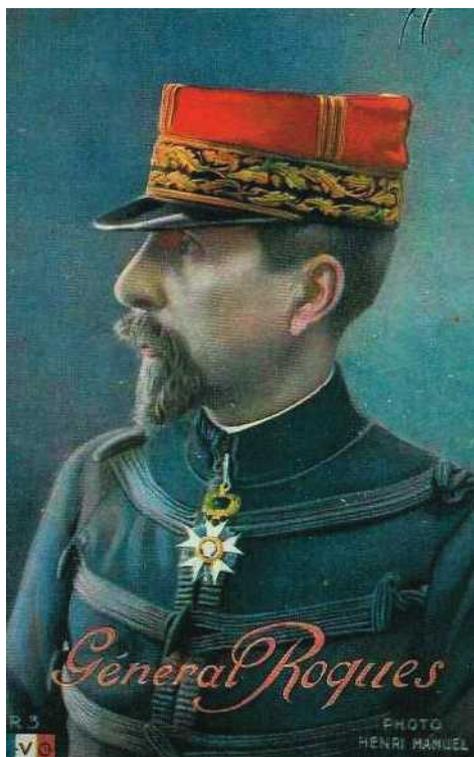


« Lion de Belfort » de la SPA 92



A l'automne 1909, le ministère de la Guerre commande cinq de ces nouvelles machines volantes que l'on appelle alors « aéroplanes ». C'est le début de l'extraordinaire aventure de notre arme, l'arme aérienne. Afin d'organiser et de conduire le développement de celle-ci, il est créé le 22 octobre 1910 l'inspection de l'aéronautique militaire, sous les ordres du général Roques. Ce polytechnicien visionnaire, issu du corps du génie, sera le véritable père de l'aviation militaire française.

Il organisera notamment les filières de formation du personnel navigant, avec la délivrance du premier brevet de pilote militaire au lieutenant de Rose en 1911. Il instituera le carnet de vol, et baptisera du nom d'« avions » ces nouvelles machines volantes, en l'honneur du travail de génie de Clément Ader. Il décide, par la loi du 29 mars 1912 organisant l'aéronautique militaire, que les établissements de la nouvelle institution employant ces machines de l'air que sont les avions porteront dorénavant le nom d'« Escadrille ».



L'escadrille est l'élément de base constitutif de l'aéronautique militaire. Ses missions peuvent être d'observation, de bombardement ou de chasse. Chaque escadrille est

identifiée par un numéro dans l'ordre de sa création au sein de l'armée. Celui-ci est précédé d'un préfixe spécifiant le type d'appareil utilisé : N pour Nieuport, SPA pour SPAD ou encore Br pour Breguet. La mission dévolue à l'escadrille définit la nature du parc aérien employé. Celui-ci est souvent hétérogène, et regroupe une quinzaine d'appareils de tout type aux performances variables.

L'organisation générale de l'escadrille vise à lui donner une relative autonomie lui permettant de se projeter en différents points du front selon les demandes de l'État-Major. Cohérence, réactivité et synergie technico-opérationnelle caractérisent cet outil de combat très performant.

Commandée par un officier subalterne, elle se compose de navigants, de mécaniciens et de personnel de soutien. Les navigants sont issus des différents corps de l'armée de terre. Officiers et sous-officiers du génie, de l'artillerie ou de l'infanterie se transforment en aviateurs, après un passage dans les différents centres de formation comme Pau ou Avord.

Les mécaniciens assurent l'entretien et la remise en œuvre des appareils. En ce début du siècle, ils sont rares et précieux. Leur expertise technique dans la science des moteurs, de l'entoilage et du travail du bois est particulièrement recherchée. L'échelon mécanique, sous la responsabilité d'un chef technique, œuvre sans relâche pour assurer la meilleure disponibilité, afin que parte la patrouille du matin. Amoureux du travail bien fait, les « mécanos » sont les véritables propriétaires des avions, qu'ils prêtent aux pilotes juste le temps de leur mission.

Âme de l'escadrille, les « Mécanos » sont souvent à l'origine des traditions qui animent son esprit. Chaque pilote a un mécanicien attitré à qui il est souvent profondément attaché. D'un caractère franc, les mécaniciens râlent souvent contre leurs pilotes, qui utilisent parfois les avions de façon un peu trop brutale. Cependant toujours fidèles et loyaux, ils peuvent passer la nuit à



démonter et remonter les avions pour la mission du lendemain. L'escadrille possède son propre état-major en charge de l'élaboration des comptes-rendus d'activité et de la gestion des courriers vers le Grand quartier général (GQG). L'ordinaire est assuré sur place par du personnel de soutien chargé de la logistique de campagne et de la préparation des repas au quotidien.



Indissociables des pilotes, les mécaniciens sont l'âme de l'escadrille. Ces travailleurs de l'ombre fidèles et dévoués œuvrent sans relâche pour assurer la disponibilité nécessaire à la conduite des missions de l'escadrille (Collection SHD).

Le personnel est logé dans des baraques en bois de type Adrian, composés de grandes pièces où les hommes dorment sur des lits « Picot ». Un poêle trône au milieu de la pièce collective, les plus gradés ayant l'honneur et l'avantage d'être au plus près de celui-ci. Les avions possèdent eux aussi leurs logements. Ceux-ci, la journée de vol terminée, sont rentrés dans des hangars de bois et de toile de type Bessonneau pouvant abriter cinq à six appareils. Ils y subissent alors des opérations de maintenance coordonnées par le responsable technique de l'escadrille.

L'ensemble possède la particularité d'être modulaire et projetable d'un point à un autre du front, par un échelon roulant auto ou hippomobile, ce qui lui confère une grande souplesse d'emploi. Le couvert est

fourni par l'ordinaire, souvent agrémenté de quelques victuailles que des mécaniciens débrouillards auront négociées chez l'habitant. Ceux-ci n'hésitent pas à faire découvrir leur talent de cuisinier en concoquant au reste de l'escadrille quelques recettes régionales agrémentées parfois de quelques boissons festives.

Après les vols, les pilotes se retrouvent au bar de l'escadrille pour y conter leurs exploits du jour et se souvenir des camarades disparus au combat. Unie tant dans la peine que dans la joie, cette petite communauté d'hommes est animée de cet esprit qui forge les frères d'armes. Esprit d'équipe, solidarité, don de soi sont les valeurs communes, partagées du simple aide mécanicien au commandant d'escadrille.

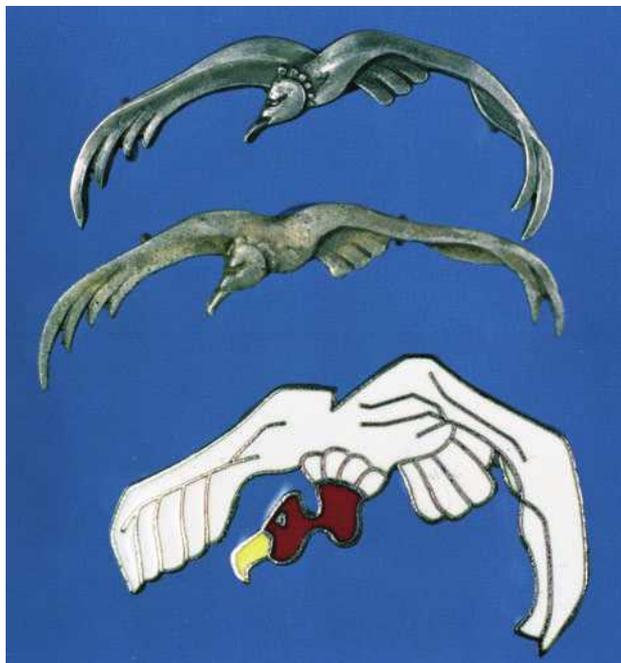


Vainqueur et Vaincu posent devant un baraquement en bois de type « Adrian ». Respect de l'adversaire, courage et abnégation sont les vertus cardinales qui animent l'esprit du chasseur (Collection EC 01.004).

Pour se distinguer entre elles et pour permettre à leurs pilotes de se reconnaître en vol, les escadrilles adoptent des marquages spécifiques d'identification. Apparus de façon spontanée en 1914, ce sont généralement des bandes ou des formes géométriques de couleurs appliquées sur les ailes ou le fuselage des appareils. Un numéro ou une lettre complète ce marquage afin d'en différencier le pilote. Cette nouvelle héraldique rappelle les temps anciens de la cheva-



lerie, où fanions et blasons représentaient le signe de ralliement de la maison d'appartenance. Ces armoiries vont cependant rapidement évoluer grâce au talent de dessinateur de certains pilotes et mécaniciens, chacun désirant personnaliser son appareil pour que celui-ci soit reconnaissable entre tous.



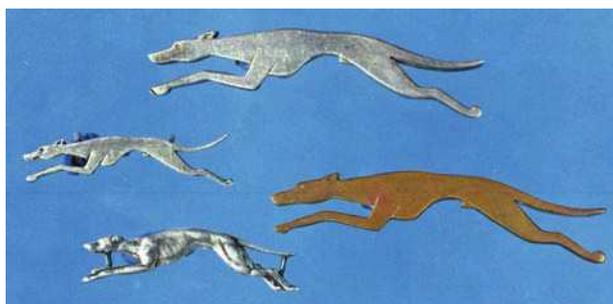
Les premiers insignes d'escadrille sont l'œuvre des orfèvres de l'unité. En ce sens ils sont tous différents, ce qui les rend d'autant plus précieux. Notez l'évolution de l'insigne de la SPA 37 "Charognard" au cours des âges.

Ainsi, animaux de toutes sortes, guerriers fantastiques et autres chimères vont orner les carlingues des appareils. En 1916, l'insigne d'escadrille sera généralisé. Celui-ci peut être représentatif des missions de l'unité ou évoquer les qualités guerrières de ses membres. Il peut aussi s'inspirer des performances de l'avion équipant l'escadrille ou encore être un jeu de mots élaboré à partir du nom de son commandant. En parallèle, quelques mécaniciens orfèvres élaborent l'insigne de poitrine.

Souvent en métal ou en cuivre, il est porté fièrement par ceux qui ont l'honneur d'être choisis. Obtenir son insigne d'escadrille est chose difficile : il se mérite, il se gagne. Il faut d'abord passer par une période d'observation. Sous le regard vigilant des anciens, on doit se montrer digne d'intégrer l'escadrille.

Il faut faire preuve d'une communauté d'esprit avec le groupe et réaliser des actions d'éclat, montrer son aptitude à défendre les valeurs de son escadrille. Remporter une victoire sur l'ennemi ou y participer peut grandement favoriser le postulant à obtenir son insigne.

Une fois la période d'observation terminée, le grand conseil des anciens se réunit pour statuer sur le sort de l'impétrant. Admis, il doit cependant passer la terrible épreuve du baptême d'escadrille que l'on peut mettre en parallèle avec la cérémonie d'adoubement des chevaliers du Moyen Âge. Les épreuves du baptême d'escadrille sont strictement secrètes. Seuls les membres de l'escadrille en connaissent la teneur, y réussir montre la réelle valeur tant spirituelle que guerrière de l'individu.



L'insigne d'escadrille est un signe de ralliement fort et la chose la plus précieuse que peut posséder un aviateur. On note ici l'évolution de l'insigne "Lévrier" de la SPA 81 avant l'apparition des insignes émaillés.

L'escadrille est fière de ses exploits au combat. Elle possède ses héros, les as de l'escadrille. La notion d'as apparaît en 1915 dans les journaux populaires français. Pour obtenir le titre d'as, il faut remporter au moins cinq victoires aériennes homologuées. Au cours de la guerre, ce seuil passera à dix puis à vingt mais, de manière générale, le titre d'as concerne tous les pilotes ayant au moins cinq victoires confirmées.

Une victoire aérienne est homologuée si elle fait l'objet d'un rapport circonstancié décrivant l'heure du combat, le type de l'appareil, le lieu et les conditions de sa chute. De plus, ce rapport doit être accompagné du témoignage d'une tierce personne confirmant



les dires du pilote. Si ces conditions ne sont pas réunies, la victoire aérienne est considérée comme probable.



Apparu au début de la Première Guerre mondiale, l'insigne d'escadrille se veut le symbole de l'esprit de ses membres. Ici, l'insigne moderne de la SPA 92 « Lion de Belfort ».

Les exploits des as sont largement repris dans la presse, qui porte au pinacle ces nouveaux chevaliers du ciel. Cependant, la réalité des combats est plus brutale. Le combat aérien est une action qui privilégie le choc. Basé sur l'effet de surprise et la rapidité de l'attaque, il repose sur des grands principes édictés entre autres par l'as allemand Boelke, que chaque pilote doit profondément méditer avant de partir en mission, s'il veut revenir le soir au terrain.

« Donnez-vous l'avantage avant d'attaquer et gardez si possible le soleil derrière vous, n'interrompez jamais une attaque en cours, tirez seulement quand vous vous trouvez près de l'adversaire et quand il est clairement en vue, surveillez toujours l'adversaire et ne vous laissez jamais duper par ses ruses, quelle que soit l'attaque, il est important de surprendre l'adversaire par derrière.

Quand l'adversaire pique vers vous, n'essayez pas de l'éviter mais volez dans sa direction. Quand vous volez au-dessus des lignes ennemies, n'oubliez jamais votre itinéraire de repli. Pour les escadrilles : agissez toujours par groupes de quatre ou six. Quand le combat s'éparpille, évitez que plusieurs avions attaquent un seul adversaire».

Mais souvent, l'exploit individuel est le fruit du travail en équipe de toute l'escadrille. A ce titre, son fanion peut se voir décoré. Afin de se remémorer les actions d'éclat de celle-ci, l'ensemble du personnel se voit alors récompensé par le droit à porter un signe distinctif, la fourragère. Créée en 1916, la fourragère vise à rappeler de façon permanente les mérites des unités citées à l'ordre de l'armée. Elle trouve son origine dans la corde à fourrage que les soldats de l'ancien temps enroulaient autour de l'épaule. Elle est accompagnée de ferrets métalliques à l'extrémité du cordon d'attache évoquant les lacets de fixation des armures du Moyen Âge.

En 1918, afin d'établir une distinction sur le nombre de citations obtenues, les fourragères se verront associer une couleur correspondant à celle du ruban de la décoration obtenue. Entre deux et trois citations, la fourragère sera de couleur verte et rouge pour la croix de guerre ; de quatre à cinq, elle sera jaune et verte, distinguant la médaille militaire ; de six à huit, elle sera rouge aux attributs de la Légion d'honneur.

Au cours de leur histoire, les escadrilles peuvent se voir attribuer plusieurs fourragères. Afin d'en distinguer l'origine, il sera créé en 1945 un système « d'olives » placées au-dessus du ferret, déterminant le conflit et le type de citation obtenue.

L'escadrille est donc un tout. Une et indivisible, elle est constituée de frères d'armes partageant le même sens des valeurs, dont l'essence est symbolisée par son insigne. Unissant pilotes, mécaniciens et personnel de soutien au travers des tourments de l'histoire, l'escadrille et son insigne symbolisent plus que tout le patrimoine laissé par la mémoire des hommes qui, depuis la Première Guerre mondiale, vivent et meurent pour ses couleurs.

