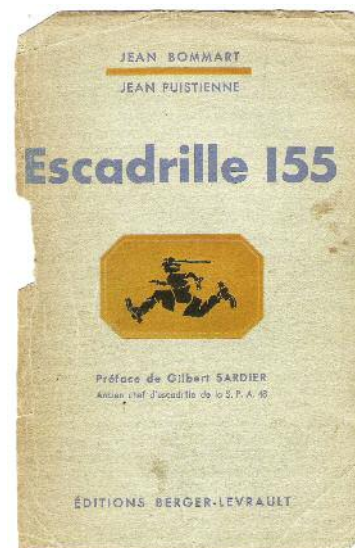


Pilote de chasse à la SPA 155

(1917-1918)

Jean-Claude Ichac (57 – Ducray)

Dans les années cinquante, l'auteur, passionné par les récits des Mouchotte, Clostermann, Dupérier et autres Galland, se voit offrir par son père un bouquin un peu fatigué, orné du "Petit Poucet" avec ses bottes de sept lieues, en noir sur fond jaune. Et c'est ainsi qu'il a pu découvrir ce rare témoignage d'un pilote de chasse pendant la Grande Guerre où il est passionnant de découvrir avec le caporal Puistienne, de l'Escadrille 155, ce que fut la vie en unité d'un des quelque 6 000 aviateurs français formés pendant cette période. Fantassins ou "tringlots", transmetteurs, cavaliers ou artilleurs, ils ont, une fois devenus pilotes, contribué à écrire les premières pages de la glorieuse histoire de l'aviation de chasse.



Collection de l'auteur

Paru en 1935 aux Éditions Berger-Levrault sous le titre *Escadrille 155* et rédigé par le journaliste romancier Jean Bommart, ce livre porte en sous-titre: *D'après les notes de guerre du pilote Jean Puistienne.*

Ce dernier, fantassin de 2^e classe au 105^e régiment d'infanterie, blessé au visage sur la Somme à l'automne 1916 par un éclat d'obus, est enfin, en mars 1917 et après quatre demandes infructueuses, « *par décision du G.Q.G., versé dans l'aviation comme élève pilote.* » Avant d'aborder sa carrière opérationnelle, il est intéressant de suivre sa formation de pilote :

- 31 mars : Dijon. Cours théoriques de "débouillage" aéronautique.
 - 6 avril : Miramas. Arrivée en école de pilotage.
 - 11 avril : Premier vol d'initiation sur *Caudron G3*.
 - 14 avril : Premier vol en "double commande", en place avant, le moniteur derrière.
 - 30 avril : Lâcher : premier vol "solo", en place arrière. Virages à plat.
 - 2 juin : Passage en "Perfectionnement". Virages au manche.
 - 4 juin : "Spirales".
 - 6 juin : Épreuve de "Hauteur", 3 500 mètres atteints.
 - 7 juin : Épreuves de "Lignes droites" et "Voyage en triangle".
 - 8 juin : Breveté! « *Vite! Mes ailes au col, du fil, une aiguille...!* »
 - 21 juin : Avord, Division des "Pingouins", un Nieuport aux ailes rognées permettant de maîtriser le roulage au sol.
 - 20 juillet : Division "Nieuport". Un mois de double commande sur *Nieuport 28*, puis *23*, et enfin *18*, ce nombre indiquant la surface alaire en m² des différents modèles de *Nieuport*. Comme le souligne le rédacteur « *la surface portante des appareils diminue à mesure que le perfectionnement se poursuit!* »
- La pédagogie est brutale, comme en témoigne cette affiche :

*« Pilotes, perdez tout ce que vous voulez,
mais ne perdez pas votre vitesse.
Ne virez pas au ras du sol.
Ne montez pas en chandelle.
Ne croisez pas les commandes, sinon...
Au-dessous, deux tibias et une tête de mort! »*

13 août : Lâcher sur *Nieuport*.

15 août : Qualifié "Perfectionné" sur *Nieuport* avec 16h05 de vol.

Puis c'est le départ pour Pau, où est implantée la Division Avion de Combat.

19 août : Arrivée à Pau.

« Ici, au moins on vole! ... En six jours de présence à la D.A.C, je me trouve avec plus d'heures de vol qu'en deux mois à l'École d'Avord!... Le 15 mètres sur lequel je suis, 80 CV Rhône, est un prodigieux joujou. Il décolle en 20 mètres, répond à la moindre touche des commandes, grimpe comme un ascenseur. »

25 août : Passage aux "Vols de groupe".

29 août : Épreuve d'altitude, 5900 mètres sont atteints (sans oxygène!).

31 août : Enfin sur *Nieuport 13*, le fameux "*Bébé Nieuport*", afin d'apprendre à maîtriser, après les avoir simulés sur le "Fantôme", fuselage d'avion fixé au sol, « *la vrille, le renversement, le retournement, le virage à la verticale et la glissade sur l'aile. Le looping n'est pas obligatoire, car il est peu utilisé en combat* (sic). »

5 septembre : Départ pour le Groupe de Divisions d'Entraînement, à Plessis-Belville, entre Meaux et Senlis, dernière étape avant le front.

27 septembre : Le caporal Puistienne rejoint l'escadrille N 155, stationnée à Mélette, près de Châlons-sur-Marne. L'unité est dotée de *Nieuport* (d'où l'initiale N) et son insigne est le "Grand Cacatois", bizarre perroquet exotique.





Variation du "Petit Poucet" sur un Spad XIII pendant l'été 1918.



Ce Nieuport 24 arbore le "Grand Cacatois", premier insigne de l'escadrille.

Photos SHD Air

Il n'a donc fallu que six mois pour transformer un *poilu* habitué à son fusil Lebel et chargé d'un barda de 30 kg en pilote opérationnel en unité! Mais c'était la guerre, une guerre qui a vu très vite évoluer les tactiques de la toute jeune aviation de chasse:

«... Les temps héroïques du chasseur isolé ne sont plus... Les Fritz ne sortent que par trois, six, ou même dix. Nous en faisons autant... Les "as" eux-mêmes doivent se plier à la règle commune des patrouilles. Maintenant le chasseur n'est qu'un cavalier dans le grand carrousel aérien.»

En escadrille, Puistienne découvre les différents aspects des missions de l'unité, comme en témoignent ces exemples:

1^{er} novembre: Il est "de jour", enregistrant « le nombre des sorties et rentrées, les pannes; combats et victoires au besoin » pendant que les quarante avions du groupe sont partis vers les lignes... Mais coup sur coup deux "saucisses" françaises sont incendiées. Une protection est réclamée d'urgence. Il décolle en solo, patrouille le long du front, est pris à partie par la D.C.A., rejoint un combat tournoyant, repère un avion camouflé, attend que les croix noires passent dans le viseur... « Nom d'un chien... les cocardes! », et rentre au terrain pour apprendre que l'on commence à avoir aussi « chez nous des zincs camouflés »!

13 novembre: Escorte à cinq Nieuport d'un Dorand de reconnaissance. Au passage des lignes deux Nieuport ont déjà abandonné sur panne. Un tir de D.C.A. fait éclater la patrouille. Puistienne, sur sa "Môme Jeannette", aperçoit en dessous de lui trois Albatros, pique sur le dernier: « La silhouette aux croix noires dans mon viseur... Feu! Malheur à moi! Une seule traçante frappe nettement le Boche... et ma mitrailleuse enrayée reste muette! ». Pris en chasse par cinq appareils ennemis, il part en vrille, redresse alors que les Albatros, encadrés par les tirs de la D.C.A. amie, fuient... « Braves artilleurs, merci! ». Mais... « À droite, un trou rond dans le plan inférieur; la toile est brûlée... Mon plan gauche est cintré. Il se courbe, se gondole, les haubans détendus vibrent... Va-t-il céder? Le terrain approche. Le terrain est là... tout doucement je pique... le sol monte. Je le touche. Je roule. Je m'arrête. »

Le début de l'année 1918 est fertile en événements: d'abord, à partir du début janvier, les Nieuport 27 sont remplacés par des Spad XIII, et donc au début de février la N 155 devient la SPA 155. Avec trois autres escadrilles, les SPA 48, 94 et 153, elle constitue le Groupe de combat 18 qui rejoint le terrain de Villeneuve-les-Vertus où il forme avec deux autres groupes la 1^{re} Escadre de combat. Enfin, le 1^{er} mars la SPA 155 perd son "Grand Cacatois" et arbore un nouvel insigne, le "Petit Poucet" qui « a vraiment bonne figure; avec ses bottes de sept lieues, il a l'air de dévorer l'espace ». Dès la fin de janvier, Puistienne a enregistré sa première victoire.

27 janvier: Mission de protection d'une sortie de reconnaissance menée par un Spad biplace de l'Escadrille 48. Au-delà des lignes, à 6 500 mètres, baisse de pression d'air dans le réservoir, le moteur ralentit, le pilote pompe à la main et le moteur repart. Mais il a perdu de l'altitude. « Où est mon poussin, le Spad biplace?... Là-bas un point noir... il faut le rattraper... le biplace s'enfonce encore chez le Boche... Mais il était jaune clair... maintenant vert foncé... Ah! Des croix noires! ». C'est un gros biplace Rumpler qui rentre au gîte et que Puistienne abat de longues rafales de sa mitrailleuse, le suivant pendant sa vrille mortelle et ne redressant qu'à quelques

centaines de mètres au-dessus du sol: « J'en ai un! J'ai un Boche! »

Mais sous la poussée allemande le front évolue vite et les escadrilles se replient fin mars sur le terrain du Plessis-Belleville, à seulement 35 kilomètres de Paris! La mission principale est maintenant le mitraillage des colonnes ennemies:

26 mars: Patrouille région de Montdidier. Puistienne et un jeune ailier, leur leader s'étant posé dans un champ après une panne, découvrent... « cette tache verdâtre, qui coupe la route... Parbleu, ce sont eux! Je cabre la "Môme Jeannette"... Je pique et mes deux mitrailleuses crépitent; les traçantes zèbrent l'air de longues traînées blanches, s'enfoncent dans une masse mouvante vert-de-gris... En bas, la colonne boche s'éparpille. Des hommes courent à toutes jambes dans les champs... »

De fin mars à début août, l'escadrille déménage une douzaine de fois au gré des offensives allemandes et des contre-attaques alliées. Les ordres du 20 août caractérisent l'activité des escadrilles:

« Départ des patrouilles à 8h20. Secteur d'attaque nord-est Soissons. Mission: interdiction des lignes; protection des avions de corps d'armée; mitraillage des formations et batteries ennemies. »

Au cours de cette journée, Puistienne mitraille une ligne de pièces d'artillerie embusquées dans un petit ravin mais revient avec « la moitié du volet de mon stabilisateur en miettes... Le plan fixe entamé et le volet bloqué... l'air s'engouffrant par la plaie béante de l'aile gauche risque de la désentoiler... » Avant l'atterrissage, il coupe le contact, l'avion tombe et le pilote se retrouve dans son lit avec seulement quelques contusions. Mais la "Môme Jeannette" est en miettes!

Le 12 septembre, au cours d'une mission d'escorte de Breguet de bombardement, Puistienne engage le combat avec un Fokker D7 allemand et le voit disparaître traînant un long panache de fumée noire.

Le 21 octobre: Nouvel accrochage avec les D7 au cours d'une mission d'attaque de Drachen. Atterrissage de précaution avec encore une "Môme Jeannette" à mettre à la ferraille, « mât de cabane droit arrière broyé, les ferrures de câbles tordues, un longeron de fuselage haché... En tout vingt-trois balles, y compris les deux du pare-brise »!

Enfin le 11 novembre, c'est l'armistice et le 19, dans Metz reconquise, défilé des troupes victorieuses survolées par les appareils de la division aérienne. Et c'est le drame:

«... Lequel a commencé?... Un carrousel aérien se déclenche... Loopings, glissades, boucles... au-dessus de la foule ravie... Soudain, une clameur s'élève... Avec fracas, un Spad vient de s'écraser sur le pavé... »

Le 13 décembre, la sanction tombe. Quatre de ses camarades et « le Sergent Puistienne, du 105^e d'infanterie, détaché à l'escadrille SPA 155, cité à l'ordre de l'armée... Une blessure... Sont tous les cinq punis de quinze jours d'arrêts de rigueur... Sont radiés du personnel navigant de l'aéronautique et renvoyés dans leurs armes respectives, avec le motif suivant: « Pilotes absolument inconscients, sont un danger pour la sécurité publique ». « Nous nous sommes inclinés, sans protester. La guerre était finie. On n'avait plus besoin de nous. » ■

1- Il s'agit en fait du Nieuport 21, version allégée du Nieuport 17 à moteur Rhône de 120 chevaux construit à 4 000 exemplaires, ces deux avions étant appelés ainsi par les militaires pour arrondir leur surface alaire qui était en fait de 14,75 m².