

Chartres, 21^{ème} brigade

Le Colonel PINSARD

Les derniers coteaux de l'Ile-de-France dépassés, les pentes s'adoucissent, puis disparaissent. C'est déjà la vallée de l'Eure. La campagne est plate et restera plate sur une surface considérable.

C'est le pays rêvé pour les aérodromes.

Chartres et Tours vers le sud-ouest, Etampes presque aux portes de Paris, Bourges et Châteauroux vers le sud, noms prestigieux, car ils sont ceux des berceaux d'un grand nombre de pilotes qui font aujourd'hui l'honneur de la France.

Dans le ciel on entend un fort bourdonnement. Point n'est besoin de lever la tête pour reconnaître l'harmonique particulière d'un bimoteur.

Mais peut-on entendre voler sans lever la tête ? Je crois que c'est impossible.

Peu après le bimoteur — un Bloch 200 — surgit un Loire 46 au dièdre si gracieux. Il exécute un virage à forte inclinaison, s'éloigne et disparaît.

Nous aussi, nous exécutons un virage... à ras du sol, hélas ! et, sitôt après, nous sommes en vue des hangars de l'aviation qui se détachent sur un fond de cathédrale de Chartres.



Un terrain d'aviation militaire peut se résumer en cinq couleurs : l'herbe verte, le ciel bleu et les trois couleurs qui sont hissées au mât du pavillon.

Tout au fond du terrain, derrière le mât du pavillon, se trouvent les bureaux de l'Etat-Major.

C'est là que je vais retrouver mon cher colonel Pinsard. Il est impossible de parler de la 21^{ème} Brigade, et même de l'aviation en général, sans dire quelques mots du colonel Pinsard, car, s'il y a de belles figures dans l'armée, et particulièrement dans l'armée de l'air, la sienne est une des plus belles.

Héros légendaire de la guerre, ses aventures dépassent et surpassent tout ce que l'imagination pourrait inventer. Dès 1908 — il avait dix-neuf ans — il s'engage dans le 2^{ème} régiment de spahis et reçoit le baptême du feu en Afrique du Nord.

— Je me suis engagé, dit-il, pour fuir le domaine provincial qui m'était affecté.

Il revient en France pour préparer Saumur. La cavalerie le tentait comme elle a tenté Pégoud, Nungesser, Heurteaux, René Chambe, de Maraucourt,

Le Révérend et Michel Détrouyat qui est le fils du général écuyer en chef de Saumur.

Survient la guerre, cette guerre où l'aviation devait jouer le rôle traditionnel de la cavalerie : celui de sauver des situations désespérées.

Naturellement, Pinsard troque les étriers contre le palonnier.

Il ne doit pas tarder à fournir ses preuves. Un jour, le chef de son escadrille réunit ses hommes :

— Le général de Castelnau a besoin d'un pilote pour déposer un agent de l'Etat-Major dans les lignes ennemies. Mission spéciale risquée. Lequel d'entre vous est volontaire ?

— Présent ! répond Pinsard. Et, par une fin d'après-midi de novembre, le jeune pilote emmène son passager inconnu. Il s'approche de la friche prévue pour l'atterrissage ; il descend en spirales, pendant que les adversaires mitraillent cette cible qui se jette littéralement dans la gueule du loup.

Le pilote descend derrière un rideau d'arbres, simulant un atterrissage, mais vire aussitôt qu'il est dérobé à la vue de ceux qui le visent, parcourt plusieurs kilomètres en rase-mottes, en faisant du steeple-chase par-dessus les talus et les buissons — il se souvient de Saumur — et atterrit enfin dans un champ de betteraves pourries, non sans s'être enlisé jusqu'à l'essieu.

C'est ainsi que fut accomplie la première mission spéciale.

Le 8 février 1915, lors d'une reconnaissance avec le lieutenant de Chaffault au-dessus de Péronne, un obus a atteint le moteur de l'avion piloté par le sous-lieutenant Pinsard. Malgré tous ses efforts pour regagner nos lignes, il a été obligé d'atterrir en terrain envahi et fut fait prisonnier avec son compagnon.

Si un romancier avait imaginé les péripéties de son évasion en compagnie du capitaine Ménard — aujourd'hui colonel — on aurait jugé qu'il a poussé trop loin dans l'invraisemblable.

Ce fut d'abord dans un hôpital d'où il voulait s'échapper en descendant par le tuyau de l'écoulement des eaux.

Lorsque tout a été prêt pour l'évasion, on l'a renvoyé à la citadelle. Il réussit, grâce à un langage chiffré, à se faire envoyer, par le constructeur Léon Morane, des cartes, des boussoles et des armes dissimulées dans des provisions de bouche. Pendant des semaines, au prix de peines inouïes, il est parvenu, avec l'aide de ses compagnons de captivité, à creuser un long tunnel qui dépassait le secteur des sentinelles et des fils de fer barbelés.

Mais la malchance s'acharnait.

Une fois de plus, les prisonniers furent changés de camp à la veille de l'évasion.

A Gutersloh, nouvelle construction d'un souterrain dans les mêmes conditions. Les gardiens le découvrent alors qu'il est sur le point d'être terminé.

De nouveau, on change de camp. Le sous- lieutenant Pinsard profite de l'occasion pour sauter d'un train en marche avec le lieutenant Reboul. Ils sont repris quelques jours plus tard, alors qu'ils entrevoyaient déjà l'espoir de la liberté.

Roland Pinsard avait exécuté six tentatives d'évasion lorsqu'il réussit à s'échapper avec le capitaine Ménard du fort Prinz-Karl, à Ingolstadt, le 26 mai 1916.

La place nous manque pour conter ici ce que furent ces quinze nuits de marche — façon de parler, car les fugitifs rampaient ou sautaient les obstacles plus souvent qu'ils ne marchaient — pour atteindre la frontière à moitié morts de faim, de froid, de fatigue et d'angoisse.

Il reprend sa place en escadrille en août 1916 et rattrape le temps perdu, car il termine la guerre avec vingt-sept victoires officielles et huit non homologuées en combats aériens.



De grands portraits et de petites photographies tapissent les murs de son bureau dont la porte vitrée s'ouvre largement sur le terrain.

La fameuse scène des portraits d'*Hernani* paraît fade et son langage — que les mânes de Victor Hugo me pardonnent ! — conventionnel à côté de celle que le colonel improvise tandis que nous regardons ensemble les portraits :

— Celui-là, c'est Guynemer, le duelliste sans merci, qui n'a jamais entamé un combat sans dire : « Toi ou moi. L'un doit y rester. » C'est Navarre qui, seul, balayait comme un ouragan le ciel de Verdun. Nungesser, immobilisé si longtemps par ses chairs meurtries et qui revenait chaque fois dans son ciel de combat. Lindbergh ; Le Brix ; Fonck qui fonçait sur sa victime, Fonck, notre porte-drapeau ! Enfin, Costes, dont on a dit tant de mal, Costes qui burine et prépare son boulot. Lorsqu'il s'est élancé sur l'Atlantique, j'aurais misé 98 sur 100 qu'il allait gagner, et lorsque j'ai entendu sa voix dans la radio, ce fut un moment inoubliable. Enfin, voici Pégoud, emporté sur sa civière, Pégoud à qui nous devons l'assurance du vol.

Puis, quittant les grands portraits, il se tourne vers les petites photographies :

— Et c'est cela qui est splendide : toute cette pléiade de jeunes capitaines et de jeunes lieutenants ; l'amour qu'ils ont pour leur métier ; la foi, le cœur qu'ils y mettent. Il y a encore quelque chose de bon, de solide, c'est

l'armée. Celui qui fait son métier avec âme, on peut compter sur lui. C'est immuable ; c'est indestructible. C'est l'avenir de la France et, avec des gaillards comme ça, la France n'est pas morte !

» Au groupe de chasse du 34^{ème} du Bourget, j'ai eu parmi mes élèves : Lepreux, Fickinger, Detroyat, Lemoine, Paulhan. Je leur disais avant les exercices d'hélice calée :

» Il n'y a pas de prières à faire. Il y a une valeur professionnelle à acquérir. Et vous vous poserez au mieux de vos intérêts sans entrer dans les décors.

» J'adore ces gosses qui sont des lions. S'ils me rendent mon affection, c'est qu'ils ont senti ce qu'il y a de noble dans notre métier.

» L'aviation est faite de toutes ces choses. Il n'y a pas que des paroles réglementaires. Il y en a aussi de sentimentales. Ceux qui sont appelés à travailler journallement ensemble sur nos terrains, dans nos hangars et dans notre ciel, à partager les mêmes risques, sont appelés à vivre en affection commune. Ils n'agissent pas seulement par règlement, mais aussi par sentiment. Par sentiment de devoir et d'affection.

» Ce qui est réconfortant pour ceux qui s'approchent du deuxième versant de leurs ans après avoir consacré leur vie à l'aviation, c'est la troupe de jeunes gars qui poussent derrière eux. Nous les voyons s'adonner d'abord craintivement, puis ils s'affermissent. La maîtrise est rentrée, et ils foncent subitement parce qu'ils savent qu'ils sont devenus chic et forts. »



La 21^{ème} brigade qui est commandée par le colonel **Pinsard** est composée de trois escadres de chasse.



Le colonel Pinsard

Les appareils sont des Dewoitine-500 et des Loire-46. Il reste encore quelques Potez-25 pour les débuts de l'entraînement et le colonel espère « toucher » des Morane-405 dès qu'ils seront définitivement au point.

Le travail commence à 7 heures du matin et prend fin à 16 h. 45. Les heures journalières sont employées à l'instruction conforme au programme de l'année : période d'application pendant l'été et période d'instruction au sol pendant l'hiver.

Ces deux périodes résument la théorie et la pratique dans tous les cadres : technique, mécanique générale, armes, études des problèmes essentiels, tir aérien, gymnastique obligatoire pendant les heures de service sous la surveillance de plusieurs moniteurs de Joinville.

En dehors des heures de travail, il y a encore des moniteurs, chargés des séances de gymnastique facultatives. Mais, pour être facultatives, elles n'en sont pas moins suivies avec assiduité par presque tous les hommes qui, de plus, pratiquent des sports selon leurs goûts : football, lutte, boxe, tennis. Toutes les facilités sont-à leur disposition pour cela.

Quant aux heures de vol, elles dépendent du point où en est le circuit de l'instruction.

— Ce qui compte, dit le colonel, c'est la quantité d'exercices accomplis et non la quantité d'heures de vol totalisées. Le programme se déroule de façon régulière. De nombreuses manœuvres ont été faites. L'instruction intensive a donné les résultats espérés. Cette année marque une montée très nette sur les années précédentes au point de vue du travail aérien.



L'heure du déjeuner arrive tandis que nous conversons. Une autre fois, je demanderai au colonel **Pinsard** la permission de déjeuner au mess des sous-officiers pour connaître « ces gosses qui sont des lions » selon sa belle expression.

Cette fois-là, il me fait l'honneur et le plaisir de me recevoir dans la salle à manger des officiers supérieurs. Il y a là le lieutenant-colonel **Pitault**, le commandant **Derobert** :

— Mon bras droit, **Derobert** ; l'officier supérieur d'état-major adjoint au commandement. Les lieutenants-colonels **Ferrand** et **Rougevin-Baville** — il y a trois **Rougevin-Baville** dans l'aviation française — et le commandant **Dauphinet**, commandant de la 2^{ème} escadre :

— Celle qui garde toutes les traditions des cigognes. Les escadrilles de guerre sont représentées à la 2^{ème} et ce sont le commandant **Dauphinet** et ses jeunes pilotes actuels qui ont la lourde charge de maintenir les traditions du G.C.3. »

Le déjeuner est très gai, très cordial. Non seulement on y retrouve l'ambiance si animée, si joyeuse des popotes des jeunes pilotes, mais on y retrouve aussi la même jeunesse.

Et pourquoi ne la retrouverait-on pas ?

Dans l'aviation on ne vieillit pas.

Souvent, hélas ! on meurt jeune. Mais les survivants conservent leur jeunesse éternellement.

Il n'y a pas de vieux pilotes.

Aussi, l'entrain battait son plein avant même que l'on ait fait sauter les bouchons de champagne. On les a fait sauter pour fêter plusieurs événements : deux des officiers présents sont au tableau d'avancement et, d'autre part, la 21^{ème} brigade a gagné le concours d'honneur du tir aérien de Cazeaux :

— Un concours de tir aérien, dit le colonel **Pinsard**, c'est la consécration d'une année de travail, d'instruction et de pratique dans les exercices de combats aériens. C'est là notre mission principale. »

Le lieutenant-colonel **Rougevin-Baville**, avec le sous-lieutenant **Demol** et le sergent- chef **Coheer**, a remporté le premier prix du concours de tir anti-aérien. »

Le commandant **Dauphinet** et ceux de la 2^{ème} ont remporté le premier prix au concours du tir aérien.

» L'équipe gagnante était formée par le capitaine **Larique** et les sergents-chefs **Renaudie** et **Goujon**. Pour une patrouille de chasse de trois avions, ils ont placé 408 balles et 65 obus dans un panneau remorqué par un autre avion.

— Mais le plus beau, mon colonel, c'est que **Larique** a recommencé.

— Oui, le règlement autorise à recommencer si la cible est détériorée. Lorsque l'on s'en est aperçu, le capitaine **Larique** s'est dit : « Pas d'histoires. J'ai confiance en notre équipe. Remettons la séance. » Et s'adressant au général **d'Harcourt** :

— Mon général, je vous demande l'autorisation de recommencer.

» Il avait fait déjà du joli travail et il voulait recommencer avec une belle assurance. Il avait une occasion de démontrer que le résultat n'était pas occasionnel mais appris. Il ne laissera pas passer cette occasion : il est sûr de lui.

» Il recommence.

» Il fait le double !

» J'ai vu dans son regard une flamme de joie. Ce n'était pas parce qu'il songeait au succès personnel. C'était parce qu'il représentait la 21^{ème}

brigade. Ce regard ne disait pas : « Voyez ce que j'ai fait ! », mais : « Voyez, vous avez bien fait de me faire confiance. »



Une prise d'armes à Chartres. De dos, le colonel Pinsard

La journée tire à sa fin.

Et le plus beau, ce fut la fin.

L'ombre descend déjà sur le terrain. Nous attendons les couleurs du soir.

— Il n'y a qu'un idéal dans le cœur de tous les soldats. Qu'un domaine : la patrie et ses trois couleurs. Et, dans le cœur de tous les Français, qu'un but de l'existence : la famille. »

Soudain, les conversations s'arrêtent brusquement et nous nous immobilisons tous dans un garde-à-vous émouvant.

Le clairon sonne les « couleurs » du soir.

Ce qu'il y a de remarquable, c'est que même les ouvriers civils qui travaillent à cimenter la piste ont interrompu leur besogne pour retirer leurs casquettes.

C'est parce qu'il y a, à la 21^{ème} brigade, un vrai chef, un entraîneur d'hommes qui sait non seulement leur apprendre leur métier de soldat et

d'officier, mais aussi leur montrer d'une façon exaltante la figure de l'honneur et du devoir ; enfin, leur donner une âme.

Le clairon s'est tu.

Les couleurs sont « amenées ».

On n'entend plus rien dans le soir calme que les vrombissements des moteurs dans le ciel.

ALEXANDRA PECKER.



dans Paris Match n°599 du 9 novembre 1937 :

Cette page est une annexe à la page [« BA 122 - Chartres - Souvenirs »](#)
faisant partie du domaine [« Les Hommes du GC III/6 »](#)
du [« Site personnel de François-Xavier Bibert »](#)