

RAYMOND PINAY (I)**Janvier-Mai 1918 (J-244)****ELEVE PILOTE****Privilégié, oui mais...**

Chasseur au 30ème BCA, Raymond Pinay, classe 1912, est blessé à la main droite le 12 août 1916 à Maurepas dans la Somme. Après un séjour dans divers hôpitaux et plusieurs opérations à la main, à laquelle on lui amputa un doigt, il demande à rentrer dans l'aviation. Nous le retrouvons début 1918 à l'Ecole de Chartres. Voici, d'après sa correspondance, l'histoire de cette période d'apprentissage.

1er janvier 1918 - Pour Raymond Pinay, ce Jour de l'An est un jour comme les autres. Pas question de repos, car depuis deux mois, il prépare son Brevet d'aviateur à l'Ecole d'aviation militaire de Chartres. L'armée française a en effet un énorme besoin de pilotes. Pourtant ce jour-là, les pilotes sont cloués au sol car il neige. Raymond en profite pour dépouiller ses lettres de nouvel an. Il examine avec attention le cadeau qu'une de ses tantes vient de lui offrir : une chaîne en argent portant une plaque d'identité sur laquelle pend une médaille en vieil argent de Notre Dame du Platin, patronne des aviateurs.

Le 18 janvier, son brevet civil n'est pas encore passé et Raymond sait qu'il peut encore arrêter cette formation et retourner d'où il vient. Retourner dans son Bataillon de chasseurs qui a tant bataillé et laissé sur le carreau tant de ses camarades ? En ce début 1918, Raymond, même s'il en bave, pense qu'il est un privilégié quand il se compare à ceux du front.

Le 6 février, il passe son Brevet civil d'aviateur. Il lui reste seulement à effectuer les voyages du Brevet militaire : deux allers-retours Chartres-Châteaudun et un Chartres-Orléans-Vendôme-Tours-Chartres. Une formalité pour lui. Puis « les hauteurs », c'est-à-dire, monter à haute altitude. Enfin les examens écrits et oraux. Autant d'épreuves qu'il pense passer sans difficulté.

Le 16 février, il lui reste encore deux épreuves. Ensuite, il lui restera un dernier stage de trois semaines avant d'être affecté à une escadrille.

AVORD

Le 2 mars, Raymond rentre d'une perm de six jours et se retrouve pour son dernier stage à l'Ecole militaire d'aviation du camp d'Avord (Cher), près de Bourges. « Une vraie ville. Des usines où l'on construit des appareils », raconte-t-il. « Comme pilotes, je ne sais pas au juste combien nous sommes. De 2 à 2500. Les uns de passage. Les autres comme nous. » Là aussi, il neige. Les jours suivants, il va pourtant voler sur la piste de Nérondes « sur un appareil à un moteur, le SOP » (= le Sopwith), mais il pense que son séjour ne sera pas terminé fin mars, car il manque de l'essence pour voler.

Le 27 mars, il pense qu'il est encore là jusqu'au 10 avril. Le 11, il lui reste cependant des « hauteurs » à faire. Mais au-dessus de la piste de Moulins d'où il décolle désormais, il fait un temps détestable. Au 22, il attend encore les deux jours de beau temps.

Au 1er mai, il lui reste encore 12 heures de vol à effectuer, un Avord-Chateauroux et des « hauteurs ». Il lui faut attendre car ils sont nombreux et les appareils manquent.

Sur Raymond Pinay, voir aussi CP 3, 33, 34, 35, 50.

C'est une période, où dit-il, « la vie est monotone et de plus en plus sévère. La discipline y est très dure, le plus souvent exagérée, la prison tombe comme des petits pains pour bien peu de choses. » Ils sont peu à y avoir échappé. La vie à Avord n'est donc pas très agréable, mais Raymond s'y trouve heureux « en pensant à ceux qui sont au front. »

Le 7 mai, alors qu'il ne lui reste plus que deux jours de travail, il avoue qu'il ne sera « pas mécontent de quitter Avord. »

BRON et MARSEILLE

Il apprend qu'il pourrait être affecté à une escadrille de Salonique. Ça lui plairait « car la guerre en Orient n'est pas à comparer à celle du front français. »

L'escadrille serait formée à Bron (69). Il y arrive le 14 mai. Vaccins contre la variole, le choléra. Celui contre la typhoïde est déjà fait. Après une perm de six jours, il est acheminé sur Marseille avant le grand départ à Salonique.

30 mai - « Me voilà enfin à Marseille après un parcours de 15h30 en chef de fer. C'était un train omnibus. Avec mes 25 hommes, nous sommes partis pour St-Louis par le tramway, le camp où nous devons attendre notre départ. J'attends ce soir 4 autres pilotes. Ce sera une meilleure compagnie. »

D'après des informations fournies entre autres par le lieutenant-colonel Giraud.

L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE -

La France a consenti un effort financier colossal à la construction d'avions. Il en a été produit plus de 50 mille en 14-18. 500 en 1914, près de 25 mille en 1918. En 1918, 62 entreprises et 102 usines travaillaient pour le compte de l'aviation, employant 183 000 personnes, dont 34 000 femmes.

LES ECOLES D'AVIATION -

Au début de la guerre, l'armée disposait de deux écoles à Pau et à Avord qui n'allaient former en 1914 que 134 pilotes. Pressentant les besoins à venir, on décida de multiplier les écoles et de former beaucoup plus de pilotes. Ainsi l'école de Chartres fut créée en 1915. En 1918, 6900 pilotes seraient formés. Soit près de 18 mille en 14-18.

Les navigateurs vont être spécialisés : chasse, bombardement, aviation de renseignement. Chartres, formait les pilotes du renseignement. Dans chaque avion de ce type, on trouvait donc le pilote accompagné d'un observateur, souvent photographe. Leur mission : aller voir et photographier les lignes ennemies, guider les artilleurs dans leurs tirs.

LA BASE D'AVORD

située à 20 kms de Bourges n'avait que 2 ans d'existence en août 14. Elle va devenir le plus grand centre européen de formation de pilotes, comptant jusqu'à 1300 avions, 1000 élèves pilotes et 3000 mécaniciens. Tous les "as" de la guerre y sont passés par comme Guynemer, Nungesser, Bourgeade ou Fonck.

LE SOP, biplan britannique effectua

son premier vol en décembre 1915. Il était propulsé par un moteur Clerget rotatif de 110 puis 130 CV et équipé d'une mitrailleuse pour le pilote et d'une pour le l'observateur. Les français décidèrent de le produire en grande quantité. Malheureusement la production traina en longueur si bien que les premiers appareils livrés en avril 1917 étaient déjà dépassés. Pendant l'été et l'automne 1917, le Sopwith équipait cependant la plupart des escadrilles de bombardement de jour. Les Sopwith furent retirés du front ouest au début de 1918 et affectés à l'entraînement opérationnel.

Suite du récit sur Raymond PINAY page suivante.