

L'ENVOL 580

ASSOCIATION NATIONALE DES OFFICIERS DE
RESERVE DE L'ARMEE DE L'AIR

Bulletin de liaison et d'information
du Secteur 580-Gard-Lozère

N° 69 - AVRIL 2022



Ravitailleur et rafales

Mot du président

Lors de la rédaction du rapport moral pour notre assemblée annuelle, je me suis posé de nombreuses questions. Un rapport moral d'une association est souvent une pause, une prise de recul sur l'année qui vient de s'écouler. Notre monde est multipolaire, multi connecté, l'actualité, les informations se propagent, se commentent instantanément, le temps de la réflexion, souvent, ne précède plus le temps de l'action. Il n'y a de certain que ce qui est passé. Dans un monde comme celui-ci, il est indispensable, vital, d'avoir des repères, des lieux, des structures qui protègent, mais aussi qui permettent l'expression du libre arbitre, qui organise la transmission. Au regard de la situation inédite que nous traversons, il est bien difficile de tirer le bilan de cette année 2020-2021.

En temps normal, un président éprouve une forme de frustration à ne pouvoir tout dire des activités sur une année lors de la rédaction de ce rapport moral. Oui, je pourrais résumer cette année 2021 en des mots tels que masques, distance, gestes barrières, zoom, pandémie, confinement, quarantaine, virus, distanciel, présentiel.

L'année 2021 nous a appris de nouveaux mots ou a réactivé le sens des mots du passé. Entre énergie et incrédulité, envie et scepticisme, constance et découragement, adaptation et inertie, l'année écoulée n'a ménagé personne et nous a renvoyés à nos forces, nos faiblesses et ce qui fait le fondement de notre vie et de nos engagements.

La situation internationale nous démontre que nous sommes dans un monde qui est et qui reste dangereux. La folie des hommes fait que nul n'est totalement en sécurité, que ce soit des risques de la guerre, que ce soit des risques climatiques. Aujourd'hui, l'insécurité semble enfin créer chez les européens un sentiment d'appartenance à une collectivité qui a besoin de se protéger, d'augmenter son indépendance et enfin, d'agir ensemble dans un but commun.

Pour nous, petite structure, nous devons continuer nos actions, être innovateurs, créateurs de nouvelles activités toujours en relations avec notre raison d'être. Il nous faut amplifier le rapprochement avec les autres associations patriotiques afin de renforcer, si cela est nécessaire, notre rôle auprès des décideurs. Oui, nous avons besoin d'être collectifs, la poursuite du devoir de mémoire a besoin de l'ensemble de la collectivité des femmes et des hommes, nous devons représenter une force au service des armées d'active. L'année 2022 qui s'ouvre devant nous, semble faite de libertés retrouvées et de contraintes moins éprouvantes, aussi soyons optimistes, continuons à nous investir dans nos missions.

Sommaire

Assemblée annuelle Secteur 580 Gard-Lozère	page 5
Assemblée annuelle Zone 500 ANORAA	page 7
L'année 2021 en images	page 9
Témoignages de femmes engagées dans l'Armée de l'Air 3 ^{ème} partie	page 13
Georges Madon, <i>Le baron rouge français</i>	page 16
Lexique aéronautique	page 20

ASSEMBLEE ANNUELLE DU SECTEUR 580 GARD-LOZERE DE L'ANORAA

Le 19 mars 2022, au Moulin Gazay, les membres du Secteur 580 de l'ANORAA se sont réunis pour leur assemblée annuelle. Elle n'avait pas eu lieu en présentiel l'année dernière à cause de la pandémie. C'est donc avec un réel plaisir que nous nous sommes retrouvés dès 10h00 afin d'écouter les différents intervenants qui nous ont présenté les différents rapports d'usage.



A l'écoute de ceux-ci, notre secteur, malgré les contraintes liées aux directives sanitaires multiples et variées, a rempli ses missions premières que sont le devoir de mémoire et le rayonnement de l'Armée de l'air et de l'espace.

Nous avons été présents à de nombreuses cérémonies patriotiques que ce soit à Nîmes ou que ce soit dans les villages gardois et lozériens. Le 11 septembre 2021, nous avons été en mesure d'organiser la cérémonie d'hommage au capitaine Georges Guynemer à Bagnols-sur-Ceze et grâce à l'investissement de certains membres, principalement du lieutenant-colonel (H) Jean Marc Noegelen, notre secteur a participé très activement aux JNR (journées nationales de la réserve).



Les finances sont saines malgré, comme de nombreuses associations, un effectif légèrement en baisse. Il nous faut dès à présent nous activer auprès d'officiers de l'Armée de l'air et de l'espace venant s'installer dans notre région afin qu'ils viennent nous rejoindre.

Nos objectifs pour 2022, si les obligations restent modérées, seront d'être présents aux cérémonies, de continuer notre action auprès des plus jeunes pour les renseigner sur les armées, d'accompagner avec nos moyens parfois bien dérisoires le rayonnement de l'Armée de l'air et de l'espace et d'organiser la cérémonie capitaine Georges Guynemer le 17 septembre 2022 à Quissac.

Après l'approbation des rapports, l'élection des membres du deuxième tiers, l'intervention du président régional, le lieutenant-colonel Jean Marc Noegelen, les membres ont rejoint la partie restaurant pour le repas de clôture.

LCL (H) Patrick PELLOUX

ASSEMBLEE ANNUELLE DE LA ZONE 500 DE L'ANORAA

Le samedi 26 mars 2022, le Secteur 580 a eu le plaisir d'accueillir l'assemblée annuelle de la Zone 500 de l'ANORAA au Motel « Le Marguerittes » à Marguerittes (Gard).

Une grande partie des présidents de secteur de la zone ou leur représentant étaient présents à cette occasion. Le président régional, le lieutenant-colonel Jean-Marc Noegelen, a ouvert la séance en remerciant les membres du Secteur 580 pour leur accueil et les présents.

L'assemblée a débuté par la lecture des noms des décédés de l'année 2021 et une minute de silence en leur hommage. L'effectif à ce jour est de 447 membres pour notre zone d'influence.



Après un point sur les décorations et avancements dans la réserve, le

trois rapports d'usage ont été présentés. Je me permets ici une brève synthèse de ceux-ci.

L'ensemble des secteurs a été et est toujours impacté par la crise sanitaire qui a emporté bon nombre de nos camarades comme de nombreuses associations patriotiques dont l'âge moyen est dans le haut des personnes à risques. L'ANORAA voit ses effectifs diminuer et passer sous la barre des 2000 membres.

Les secteurs, malgré les nombreuses contraintes, se sont distingués par leur engagement afin de pérenniser les actions locales que ce soit dans le devoir de mémoire, que ce soit le recrutement de nouveaux membres (souvent avec grandes difficultés) ou la participation auprès de la jeunesse. Qu'ils en soient remerciés.

Durant cette nouvelle année, nous devons encore faire des efforts pour valoriser nos activités malgré le fait que cet avenir semble incertain à la fois à cause de la crise sanitaire

dont personne ne peut à ce jour nous dire quel en sera le dénouement qu'à cause de la guerre en Ukraine avec là aussi de grandes inquiétudes sur ce qu'en seront les conséquences pour l'Europe.

Le président conclut son intervention sur des mots optimistes en espérant que nous verrons disparaître progressivement ces risques.

Les finances sont saines et pour nos activités à venir, il est rappelé la nécessité aux présidents de secteurs d'être présents aux assemblées nationales ou de se faire représenter



ainsi que de continuer les diverses missions qui sont imparties aux secteurs.

Cette assemblée s'est conclue par une présentation des actions entreprises et à venir au sujet du B.I.A. (brevet d'initiation aéronautique) par notre délégué régional et, après la réélection du président à l'unanimité, un débat a eu lieu sur de nouvelles actions que l'on pourrait entreprendre au niveau local.

Puis, l'ensemble des membres avec les conjoints présents a rejoint le buffet afin de poursuivre ces discussions autour de mets appétissants.

LCL (H) Patrick PELLOUX

L'ANNEE 2021 EN IMAGES



*Janvier Remise fanion ST Laurent
d'Aigouze*



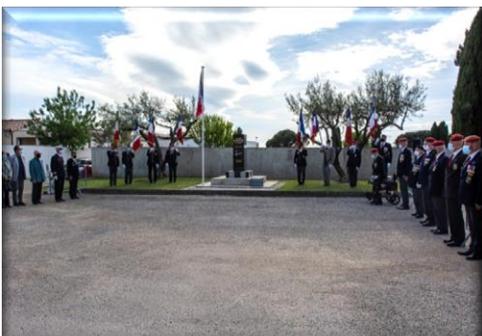
19 Mars



8 Mai Boissières



*Mars Obsèques
Major Alain ESTEVE*



*Mai Commémoration bataille de Dien
Bien Phu à Garons*



Mai Journée tir Langlade



*18 Juin
Cérémonie de l'appel
du Général De Gaulle*



*Juillet Obsèques
Roger Bruyant*



*Cérémonie de remise
diplômes aux stagiaires de
la promotion 2020 2021 de
la PMM à Bagnols-sur-Cèze*



*Cérémonie journée
nationale à la mémoire des
victimes des crimes racistes
et antisémites et hommage
aux Justes de France à
Nîmes*



*Août Cérémonie Libération
de Nîmes*



*Septembre Commission de
sélection au Lycée Ste
Marie de Bagnols-sur-Cèze*



*Cérémonie capitaine Georges
Guynemer à Bagnols-sur-Cèze*



*Cérémonie capitaine Georges
Guynemer à Bagnols-sur-Cèze*



*Cérémonie de la Journée nationale
d'hommage aux harkis à Nîmes*



Octobre Remise des tenues à la nouvelle promotion du lycée Ste Marie de Bagnols-sur-Cèze



Octobre JNR 2021



Novembre Exercice AIR RAID ISTRES



Novembre JNR 2021



11 Novembre à Meynes



11 Novembre à Remoulins



Décembre Cérémonie de remise de fanion aux stagiaires de la PMM promotion 2021 2022 à Générac



Décembre Réunion régionale de travail de la zone 500 à l'EAR de Narbonne



Décembre Cérémonie Journée d'hommage aux morts pour la France en Algérie, Maroc, Tunisie

TÉMOIGNAGES DE FEMMES ENGAGÉES DANS L'ARMÉE DE L'AIR (1942-1945) 3ÈME PARTIE ET FIN

3. UN MESSAGE POUR TOUTES LES FEMMES VOLONTAIRES

3.1. CES FEMMES, 40 ANS APRÈS RESTENT PARTAGÉES ENTRE LA DÉCEPTION ET LA FIERTÉ.

Il y a beaucoup d'amertume, d'écœurement et parfois de colère dans les propos de ces femmes lorsqu'elles expliquent la sortie du conflit et les différentes politiques menées sur leur statut. Elles s'expriment toujours très franchement, avec honnêteté. Elles parlent d'espoirs déçus, d'utilisation abusive, de marques de mépris et d'oubli.

Si elles gardent d'excellents souvenirs du travail effectué, elles sont déçues par les prises de décision qui ont marquées cette période. Déçues tout d'abord par le « semblant de statut » qui leur a été proposé. Déçues également par le système d'avancement et de promotion mis en place à partir de la fin du conflit. Déçues ensuite parce qu'ayant les mêmes droits et les mêmes obligations que les hommes elles n'avaient pas la même solde. Déçues enfin et

surtout par le manque de reconnaissance et les injustices constatées lors de l'attribution des médailles.



Elles parlent souvent de la Croix de guerre, décoration qui, pour elles, résume le mieux leur engagement dans ce conflit. Elles font également remarquer que lors de leur engagement, elles ne savaient pas ce qu'était une décoration, mais elles ont vite compris, tout au long de leurs expériences, que cette marque de reconnaissance extérieure pouvait leur permettre d'être valorisées

et d'exister au sein de l'institution. Mais elles sont toutes unanimes pour dire qu'elles se considèrent comme des pionnières.

Pour elles, leur passage a permis entre autre, une avancée sociale, une reconnaissance au sein des armées, puisque « les hommes se sont fait à l'idée de nous avoir à côté d'eux ».

Elles expliquent que leur engagement a permis de clarifier les choses et a aidé à rendre la vie plus facile à celles qui allaient prendre la relève.

3.2. L'ÉVOLUTION DU STATUT : 35 ANS DE RÉGRESSION ET DE STAGNATION

Nous avons essayé de faire ressortir les mesures prises par les armées entre 1945 et la fin des années 70 dans le but de comprendre pourquoi certains personnels féminins interviewées se sont senties injustement traités et non reconnues par l'institution. Les quelques idées qui vont suivre sont toutes tirées des textes officiels à l'origine de la mise en place des statuts concernant l'engagement du personnel féminin et permettent de confirmer les propos des témoins.

Le statut de 1942, montre cette volonté de la part de l'institution de ne pas « militariser » le corps des volontaires féminines. Il n'est pas question « d'assimiler » les femmes. A l'issue du conflit, l'armée donne l'impression de vouloir se débarrasser de ce personnel encombrant.

Ainsi, la réduction des effectifs va toucher significativement ces volontaires. Dans la même veine, et dans le but de modifier le corps des personnels féminins, la spécialité encadrement est supprimée puisque « l'armée ne veut que du personnel d'exécution ». En 1945, les effectifs totaux se résument à 500 femmes dans l'Armée de l'air, 500 femmes qui vont rester sans statut officiel pendant 6 ans.

Lorsque l'on met en place celui de 1951, on le fait avec la volonté de pouvoir maîtriser la carrière de ces personnels. Tout d'abord c'est un statut hybride qui confirme l'élimination des responsabilités, ensuite il va permettre « d'étouffer »

toute volonté de progression dans la carrière en instaurant un grade maximum (commandant). Il spécifie également que « les femmes n'ont pas d'autorité hiérarchique sur les hommes et ne peuvent donc commander qu'à des femmes ». Le renouvellement de contrat doit désormais se faire devant une commission donc, il y a précarité du statut.

Le système est restrictif et autobloquant et entraîne un attrait très limité pour la carrière. Les échelles de solde sont très difficiles à atteindre et au final les femmes mettent deux fois plus de temps que les hommes pour avancer. Enfin, dans le but de singulariser ce corps,



l'appellation des grades ne correspond plus au système militaire mais au système de la fonction publique avec des assimilations.

Quelques améliorations vont apparaître en 1965, sans que cela soit significatif. On peut parler de mesures artisanales, de système D, afin que certaines injustices puissent être gommées. Ainsi, certains postes de sous-officiers masculins sont gagés afin de les donner à des femmes. Mais tout cela reste des volontés individuelles et les effets sont minimes. Le reste ne change pas.

A partir de 1968 il y a des mesures de rattrapage, les échelles de solde changent, mais il reste quelques ombres au tableau notamment en ce qui concerne les renouvellements des contrats toujours aussi draconiens. Il y a aussi une volonté de ne pas toucher à la limite d'âge puisque cela permet d'engendrer des blocages dans les carrières.

Le statut de 1972, est mis en place « à la sauvette ». On en profite pour dégager certains cadres. Il y a, certes, assimilation, mais rien ne change sur le déroulement de carrière. Tout est géré avec la règle des pourcentages par spécialité et la règle des décrets par armée.



Donc, en 35 ans, c'est réellement une volonté de ne pas intégrer les femmes, de ne pas leur donner de responsabilités, de les limiter à certains grades, de pouvoir gérer leur carrière grâce à une mainmise totale sur la progression.

3.3. 60 ANS APRÈS : TOUJOURS LES MÊMES PERCEPTIONS ET LES MÊMES DÉCEPTIONS

Après analyses des propos recueillis dans les dernières études sur le personnel féminin, nous en sommes arrivés aux conclusions suivantes :

- Les motivations à l'engagement sont identiques 60 ans après et sont liés à une forte tradition familiale, une connaissance du milieu, une idéalisation de l'image du père, une envie très forte de prendre la relève. Il y a aussi ce besoin de s'affranchir de la tutelle familiale, cette volonté de rompre avec la routine, de s'évader tout en travaillant dans un milieu sécurisant. Elles ont aussi le sentiment d'être ou d'avoir été des pionnières, d'avoir essuyé les plâtres.

- Elles s'offusquent également lorsqu'elles parlent de cette camaraderie qui ne peut caractériser que les hommes. Elles affirment qu'ils véhiculent sciemment l'idée que les femmes sont individualistes.
- Les problèmes liés à la séduction, à la tenue, à ce jeu des identités masculines et féminines auquel il faut constamment faire attention, sont toujours autant envahissants. D'où ces difficultés de rester femmes et d'adhérer aux valeurs masculines d'où ces préjugés, certes plus voilés mais qui perdurent, à savoir, la femme dans les armées n'est-elle pas une femme dépravée et immorale ?
- Elles perçoivent les mêmes difficultés lorsqu'il faut commander à des hommes ou lorsqu'il faut être commandée par des hommes. Elles expliquent qu'être officier, c'est entrer directement dans le monde viril du commandement. Le pouvoir et l'autorité se déclinent toujours au masculin.
- Elles n'ont toujours pas le droit à l'erreur, car elles savent « qu'elles vont être jugées ». Elles doivent gagner leur place, avoir un comportement exemplaire pour être estimées. Si l'une d'entre elles arrive à « passer entre les mailles du filet » elle sera qualifiée d'exceptionnelle afin de bien montrer qu'elle doit rester l'exception.
- Elles s'estiment également moins carriéristes que les hommes et comme en 1945, elles sont prêtes à mettre cette carrière entre parenthèses pour les besoins de la famille. Ici c'est le sentiment de culpabilité qui domine parce que la société leur rappelle toujours que le travail des femmes n'est pas prioritaire, retourner au foyer est donc un retour naturel ; elles sont là à titre de renfort.

Enfin, les frustrations portant sur la non-reconnaissance des sacrifices, l'avancement et l'attribution des médailles sont identiques.

La perception n'a donc pas significativement changé et pourtant 60 années séparent ces deux populations (générations).

Capitaine (CR) Dr. Christian Brun
 Direction Générale de l'Ecole de l'air
 Enseignant-chercheur en histoire et en éthique
 Membre associé du Centre de Recherche de l'Ecole de l'air

Le baron rouge français

4 | VICTOIRES SÛRES (DONT 1 DRACHENS), 64 VICTOIRES PROBABLES



Georges, Félix Madon naît en 1892 à Bizerte dans une famille relativement aisée de colons : son père, originaire de Côte d'Or, est un ancien soldat du génie établi en Tunisie où il ouvre un restaurant à Tunis mais décède en 1898 alors que Georges n'a que six ans. Le jeune garçon va grandir à Tunis avec ses deux sœurs et se passionner pour le sport. Mais des crises de paludisme conduisent le jeune adolescent à interrompre ses études et à rester à la maison, d'où il s'évade en dévorant les revues techniques décrivant les exploits des premiers aviateurs. Sa décision est prise : il sera pilote. En 1911, arrachant à sa mère un séjour en France pour

raisons de santé, il court s'inscrire à l'école de pilotage Blériot d'Étampes et obtient son brevet de pilote civil, à peine âgé de 19 ans. Il va alors tenter sans succès de gagner sa vie en se produisant dans des meetings et même en projetant de devenir mercenaire pour l'armée turque, avant de décider de devenir pilote militaire et de s'engager volontairement le 12 mars 1912.

Affecté au premier groupe aéronautique de Versailles, le chemin sera long avant qu'il ne puisse piloter un appareil. Il passera en effet six mois à peler les patates à la cantine avant d'être dirigé sur l'école d'Avord et obtenir son brevet militaire le 12 mars 1913, un an après son engagement. Pilotant un Blériot XI, il est ainsi un des rarissimes as de l'aviation à être déjà un aviateur confirmé au moment de la déclaration de guerre le 3 août 1914. Mais à cette date il n'est pas dans une unité



en ligne... Car le 11 mars 1914, alors qu'il était affecté à l'escadrille BL 10 de Belfort, il n'a pas résisté au plaisir d'aller « narguer les boches » en allant effectuer des acrobaties au-dessus de l'Alsace allemande ! Après avoir été puni de 30 jours de prison, il est affecté aux

deuxièmes réserves à l'arrière d'où les combats vont vite le faire sortir pour l'affecter à la nouvelle escadrille BL 30 à la fin du mois de septembre 1914.

Il va s'y distinguer en multipliant les vols de reconnaissance sur les lignes ennemies et en effectuant des réglages d'artillerie, n'hésitant pas à voler de nuit, ce qui lui vaut une première citation. Le 12 mars 1915 il est muté à l'escadrille MF 44 mais sa participation à cette unité sera des plus courtes, puisqu'il se pose par erreur en Suisse le 5 avril au cours d'un vol de convoyage d'un Maurice Farman MF XI, où il se perd dans le brouillard – ironie de l'histoire, il atterrit au bout d'un pré faisant frontière avec la France. Interné par la police Suisse, il va finir par fausser compagnie à ses geôliers après plusieurs tentatives infructueuses et regagner la France le 27 décembre 1915.

Si la presse célèbre son exploit, la hiérarchie militaire est moins souriante et l'aviateur au dossier disciplinaire assez chargé se fait reprocher d'avoir déserté... Affecté dans une escadrille de réglage d'artillerie, il part finalement



à l'école de Pau au mois de mai pour y apprendre le pilotage des avions de chasse Nieuport. Il est alors muté le 1er septembre 1916 à l'escadrille N 38 stationnant au terrain de la Noblette, près de Mourmelon-le-Grand, où elle restera jusqu'au dernier été de la guerre. D'emblée, son caractère difficile lui vaut d'être rapidement peu considéré par ses camarades d'escadrille. Mais il ne va pas tarder à s'y faire un nom... Trois jours après son arrivée, il revendique un biplace allemand qui ne lui sera pas homologué. Celui abattu le 28 septembre le sera et son score va progressivement augmenter au point d'atteindre le total de 5 succès officiels le 31 janvier 1917, ce qui lui vaut les honneurs du communiqué aux armées.

Madon prend alors de l'assurance au point de défier en duel un as allemand connu localement, Hartmuth Baldamus, en jetant un message au-dessus des lignes invitant le pilote allemand à se rendre à 9 heures du matin à 5000 mètres au-dessus de la main de Massiges. Il n'aura pas l'honneur de rencontrer son adversaire, tué au combat le 14 avril 1917 après sa 18e victoire, mais va continuer d'augmenter régulièrement son propre score en atteignant le total de 19 succès officiels à la fin de l'année 1917, ainsi que plus d'une vingtaine de succès non-homologués. Bien que chef officiel de la SPA 38 soit le capitaine Colcomb, ce dernier vole peu et laisse la direction opérationnelle de l'escadrille à Madon qui se comporte en véritable chef de meute comme en témoignera dans ses mémoires le capitaine Armand Pinsard, venu remplacer temporairement Colcomb et qui aura bien du mal à imposer son autorité face à des pilotes ligués contre lui par Madon.



C'est durant la fin de l'année 1917 que le SPAD personnel de Madon prend une couleur rouge, d'une façon peu orthodoxe si l'on en croit le témoignage du mécanicien Benjamin Renard, affecté à l'escadrille SPA 94 partageant la même base : « *Madon a fait peindre son avion en rouge petit à petit car le commandant Boucher [chef de l'aviation du secteur] interdisait ce symbole personnel. Il s'était fait peindre une bande rouge qui était tolérée... que son mécanicien agrandissait périodiquement. Elle a poussé plus vite que l'herbe au*

point d'arriver au bout du fuselage ! » Bien qu'aucune preuve photographique ne permette à ce jour de confirmer ce témoignage, le petit SPAD VII au fuselage rouge devient largement connu parmi les pilotes français de l'époque. Ainsi, Maurice Berton, pilote de SPAD biplaces de reconnaissance à l'escadrille SPAbi-140, décide de peindre en rouge l'avant de son appareil pour le personnaliser. Il est apostrophé par son chef d'escadrille : « *Vous vous prenez pour Madon ?* »

De l'autre côté des lignes, le SPAD rouge de l'as français est tout aussi célèbre... Werner Preuss, pilote allemand à la Jasta 66, se souvient d'un combat aérien le 3 juillet 1918 où avec quelques équipiers il est témoin d'un combat aérien entre le Fokker D VII de l'as allemand Ernst Udet, 2e as allemand de la guerre avec 62 victoires, qui ce jour-là est en difficulté car poursuivi par deux SPAD. Preuss reconnaît l'avion d'Udet, peint en rouge avec le diminutif du prénom de sa fiancée, « Lo », sur le fuselage. Il vole aussitôt à son secours suivi des ailiers et descend un des français, puis accompagne Udet en se posant sur son aérodrome. Il a la surprise de voir le grand as allemand l'insulter pour lui avoir délibérément tiré dessus... et comprend qu'il s'agit de l'œuvre d'un de ses jeunes équipiers, le Leutnant der Reserve Lambert Schütt, qui avoue avoir tiré sur « un avion rouge, un français ». Preuss indique dans ses mémoires que Schütt « *avait tellement entendu parler de l'avion rouge d'un as français que dans l'excitation du combat il n'a même pas fait attention aux marques de nationalité* ».

Car en 1918, le score de Madon continue son envolée. Pilotant au mois de janvier un SPAD XII-Canon réservé aux as, il le fait entièrement peindre en rouge et remporte trois victoires à son bord, dont deux homologuées, avant de repasser en raison de problèmes mécaniques sur un SPAD XIII au fuselage également rouge.



Prenant officiellement le commandement de la SPA 38 le 24 mars 1918, il signale ses victoires à ses retours de mission en tirant sur des petits bidons d'essence qu'il demande à son mécanicien à placer près du T de la piste d'atterrissage, les faisant ainsi flamber. Mais ce jeu pyrotechnique n'impressionne pas les services d'homologation, qui lui refusent la confirmation de nombre de ses revendications, ce dont il laisse percer son amertume dans ses mémoires dans lesquelles il ironise sur la facilité qu'ont certains pilotes, mieux considérés que lui, à se faire homologuer leur succès. S'il termine la guerre avec 41 victoires officielles, soit le 4e as français de la guerre, il compte selon ses notes 64 succès non homologués, un record en la matière, ce qui en ferait le 2e meilleur pilote de la guerre, battu d'une courte tête par Fonck pour lequel on trouve 32 victoires probables à ses 75 succès officiels.

Nommé capitaine à titre temporaire à l'armistice, Georges Madon est bardé de décorations et a une croix de guerre longue comme le bras. Le pilote Gilbert Sardier se souvient de sa virée dans le Paris en liesse du 11 novembre 1918 où « *on nous a un peu reconnus, car on portait nos décorations. La soirée fut chaude... Plus que chaude !* » Mais la reconversion dans le civil sera difficile. Après avoir tenté de monter une affaire d'aviation commerciale, il va ouvrir un garage à Paris puis en 1923 devient pilote d'essais à la société Simplex, mettant au point un avion sans queue qu'il ambitionne de faire participer à la coupe Deutch de la Meurthe. Mais un grave accident brise le prototype et Madon, sérieusement blessé, repart sur un nouveau projet privé visant à effectuer rien de moins qu'un tour du monde par étapes par une escadrille de trois chasseurs Gourdou, chacun étant entièrement



peints d'une couleur du drapeau national. Il se réserve sans surprise le rouge...

L'escadrille s'élance le 15 mars 1924 de Nice mais le tour du monde, après une première escale à Rome, va s'achever à Pantelleria où le Gourdou de Madon, victime d'un ennui mécanique, parvient à se poser d'urgence dans

un champ rocailleux. Son équipier Emile Picard veut l'imiter, mais manque son atterrissage et le pilote est très gravement brûlé, défiguré par les flammes. Madon s'installe alors dans sa Tunisie natale après l'accident et demande à être réintégré dans l'armée, ce qui lui est accordé au 4e groupe d'aviation d'Afrique au mois d'avril 1924. Son avion rouge stocké dans son hangar impressionne les mécaniciens locaux... Mais comme Navarre, Madon va connaître un défilé militaire fatal : survolant le 11 novembre 1924 une cérémonie d'inauguration d'un monument dédié à Roland Garros, il est victime d'une vrille et s'écrase sur la terrasse d'un immeuble de Bizerte.

LCL (H) Patrick PELLOUX

LEXIQUE AERONAUTIQUE

WW.aeroprofils.com

Ce lexique (non exhaustif) que nous continuons à énumérer aujourd'hui est le fruit d'un vécu sur le terrain, complété par les extraits d'un article sur le sujet écrit par (Que l'auteur me pardonne), paru dans le mensuel AIR ACTUALITES.

Certaines expressions sortent du cadre de l'aéronautique militaire. Nous les avons listées dans la mesure où elles peuvent prendre une signification différente ou complémentaire lorsqu'utilisées par les aviateurs.

F

FAIRE LA BRASSE COULÉE – Chercher à s'orienter quand on a perdu sa route en vol rasant.

FAIRE PÉTER LA CALAMINE – Mettre les moteurs en route. S'applique aux moteurs à piston.

FARCIR LE HANNETON (se «) – Voler avec un abonné. On sent dans cette expression l'enthousiasme de celui qui la prononce !

FOUGACON – 1 ° Sifflet à roulette. 2° (péjoratif) Fouga Magister.

FOUTRE EN L'AIR (se «) – Voler.

FRÉQUENCE – Terrain d'entente. On est sur la fréquence ; on s'entend bien.

FLINGUEUR – Chasseur.

FUME ! – Interjection à connotation triviale exprimant la négation.