



Capitaine Georges-Félix MADON

COMMENT J'AI FAIT
LA GUERRE

Mémoires de guerre du capitaine du génie,
Georges-Félix MADON
Chef de l'escadrille SPA38,
présentées par
Daniel MARQUIS

Récit

Boul
Notte
Éditions

Préface

« Georges-Félix Madon était un sapeur !

- Non, c'était un aviateur et c'est pour cela qu'il est le parrain de la base aérienne 702 d'Avord ! »

Où se trouve la vérité ?

On l'a peut-être oublié, mais il s'agit des deux faces énigmatiques d'une même réalité historique !

Pour bien comprendre l'histoire de ce militaire d'exception, il faut remonter à la dernière décennie du XIX^{ème} siècle qui vit apparaître les prémices de l'aviation française. À l'époque de l'aérostation, des ballons captifs, des avions cerfs-volants géants et, des ballons dirigeables, voici donc que les « plus lourds que l'air » offraient à l'armée leur plus-value tactique. Or, depuis 1886, le service de l'aérostation, nouvellement créé, a été confié à l'armée de terre et c'est plus particulièrement l'arme du génie qui est chargée de toutes les questions concernant l'aéronautique. C'était hélas sans compter la lutte d'influence et les « querelles de clochers » livrées entre les directions du génie et de l'artillerie, pour savoir laquelle de ces deux armes obtiendrait à son profit la création d'un service d'aviation.

C'est sur ces entrefaites que Georges-Félix Madon décida de s'engager au 25^{ème} bataillon d'aérostier du 1^{er} régiment du génie. Pas par vocation militaire, loin de lui cet engouement, mais parce qu'il souhaitait mettre à profit son temps sous les armes pour perfectionner ses aptitudes à voler, ayant été breveté pilote civil quelques mois plus tôt. Le voici donc sapeur, puis sapeur-pilote détaché à l'école d'aviation d'Avord au sein du premier groupe d'élèves.

2 août 1914, le caporal-pilote Madon, breveté militaire depuis plus d'un an (n°231), fait déjà figure d'ancien pour les uns et de pionnier pour les autres. D'un tempérament fougueux, assez flexible avec les règlements militaires, il manifeste dans l'action guerrière un état d'esprit volontariste et des qualités assises sur un farouche sentiment germanophobe, une voie qui va le porter au plus haut des ailes françaises avec le titre d'as, héros de l'aviation. Cette bonhomie de jeunesse qu'il affiche ne correspond en rien à celui que les Allemands baptiseront bientôt, tant ils le redouteront, « **le diable rouge** ».

Georges-Félix Madon va gravir tous les échelons et, faire face à toutes les situations qu'un pilote peut vivre, seul aux commandes de ses avions. Confronté chaque jour à la mort, celle que les pilotes appelaient « la passagère »¹, il semblait avoir conclu un pacte avec elle. Il aura traversé la Grande guerre, du premier au dernier jour, alors que la durée de vie moyenne d'un pilote ne dépassait pas deux semaines.

Chance inouïe ? Hasard de la providence ? Qui sait ? Notons quand même, que l'unique blessure de guerre référencée dans son dossier n'est autre qu'un majeur gauche cassé... suite à une collision avec l'ennemi à 6.000 mètres, suivie d'une chute en chandelle !

¹ Traditionnellement appelée également « La camarde ».

Georges-Félix Madon aura brillé durant ces quatre années de guerre, tant dans la reconnaissance en territoire ennemi, avec une citation obtenue dès le 10 août 1914, que dans les bombardements menés de jour comme de nuit, puis enfin dans ce qu'il désirait le plus et qui ne portait pas encore le nom de « chasse », le combat direct avec l'adversaire.

L'aviateur, est un soldat à part, plus indépendant que les autres, et dont l'héroïsme est individuel. C'est sa volonté qui le force à rechercher le danger, cependant sa technicité, si importante soit-elle, ne suffit pas à le protéger, elle-même a ses limites. Et tout compte fait, il est fréquemment contraint à l'humilité et à la remise en cause, tel le sapeur devant l'engin explosif qu'il doit neutraliser ! Une fois de plus, va-t-il réussir et triompher de cet adversaire?

Caporal pilote au 1^{er} régiment du génie, détaché à l'aéronautique le 2 août 1914, Georges-Félix Madon est capitaine, chef d'escadrille de la SPA 38, le 11 novembre 1918. Titulaire de 41 victoires officielles, officier de la Légion d'honneur, Médaillé militaire, titulaire de la croix de guerre avec 20 citations dont 17 à l'ordre de l'armée, ainsi que de nombreuses décorations étrangères.

Comme tous ceux qui ont contribué à édifier l'aviation française alors qu'elle ne partait de rien, bien avant que l'armée de l'air ne soit créée le 2 juillet 1934, Georges-Félix Madon a transmis sa passion pour le vol, sa ténacité dans les combats, son goût pour la victoire en racontant ses mémoires de guerre, témoignage époustouflant d'une dure réalité et récit historique exceptionnel offert aux jeunes générations.

Après la publication de la biographie du « Diable Rouge, Capitaine Georges-Félix Madon », Daniel Marquis, outre le plaisir de faire partager, ici, un récit écrit au sortir de la Grande guerre par le quatrième as français, n'omet pas de rappeler les traditions qui unissent encore aujourd'hui l'arme du génie et l'aviation française, au travers de la présence au sein de la BA702 d'Avord, de la 4^{ème} compagnie opérationnelle du 25^{ème} régiment du génie de l'air. Grâce à cet ouvrage, Daniel Marquis contribue surtout à perpétuer et honorer la mémoire du parrain de la BA702 d'Avord, au travers d'un livre qui aurait pu légitimement s'intituler ...

« **Sapeur et Aviateur** »

COLONEL OLIVIER KALADJIAN

Commandant la base aérienne 702 d'Avord

'Capitaine Georges MADON'

COLONEL BENOIT ROSSILLON

Commandant le 25^{ème} régiment

du génie de l'air

Introduction.

Comment j'ai fait la guerre ? Mais, dame, comme tout bon patriote, avec un peu plus de chance peut-être. Était-ce la peine de l'écrire ? C'est la réflexion qui me vint à l'esprit lorsqu'on me proposa de publier mes mémoires. D'abord, j'opposai un refus formel. À quoi bon se raconter soi-même ? N'est-ce pas se livrer en pâture aux lecteurs : celui qui est bienveillant lit et essaie de s'intéresser, l'autre – beaucoup plus fréquent – s'écrie : « Quel crâneur ! ». Les camarades n'apprennent rien. Certains sont jaloux qu'il ne leur ait pas été demandé un récit qu'on ne semble pas anxieux d'obtenir d'eux. Et comme il est fort difficile de contenter tout le monde et son père, le mieux n'est-il pas de s'abstenir ?

À ces scrupules, il me fut répondu : « Avec une telle conception, on n'entreprendrait jamais rien ». C'est juste. On ajouta : « Les Anglais, les Américains, les Allemands n'ont pas hésité à publier, même pendant les hostilités, les mémoires de leurs as. Les Boches en faisaient une propagande très profitable ». Enfin, pour me convaincre : « Vous avez touché à toutes les branches de l'aviation, vous avez été prisonnier, vous vous êtes évadé, vous avez eu maintes aventures qui sortent du domaine de l'ordinaire. Rappeler vos actions de guerre et donner une idée exacte et complète de ce que fut le travail de la cinquième arme ».

J'ai alors accepté.

Ai-je eu tort ? Ai-je eu raison ? À vous, lecteurs, de me le dire.

Je ne vous cacherai pas que, pour mes débuts de journaliste, je me sens beaucoup moins à l'aise que là-haut, à la recherche du Boche.

Vous voudrez bien excuser ce long travail où je ne parle que de ma personne. Je l'entreprends parce que je suis sûr de moi, en ce sens que je ne me laisserai jamais aller à l'exagération et que je me contenterai de rapporter les faits tels qu'ils se sont passés, le texte de mes citations vous le prouvera d'ailleurs.

Allons, je frappe les trois coups timidement, avec une légère crainte. Je vais paraître en scène. Je vous en supplie, pas de pommes cuites. Des projectiles de toutes sortes m'ont souvent causé de réelles craintes, même de la peur, mais ceux-là me mortifieraient étrangement, cruellement.

Entendu n'est-ce pas, vous serez indulgents ?

En route pour mon brevet de plumitif. Mais, entre nous, je puis vous le dire ; j'aime tout de même mieux me servir d'une mitrailleuse.

...

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : DE MON ENFANCE A MA CAPTIVITÉ

- I/ Vocation ou coïncidence.*
- II/ Je me crois un champion.*
- III/ Je veux faire la guerre.*
- IV/ La vie de pilote militaire avant la guerre.*
- V/ Un looping involontaire.*
- VI/ Je survole l'Alsace.*
- VII/ Mes débuts à la guerre.*
- VIII/ Un obus de plein fouet.*

DEUXIEME PARTIE : PRISONNIER... ET ÉVADÉ

- I/ Comment je fus capturé.*
- II/ En attendant l'occasion propice.*
- III/ Évadés ... pas pour longtemps.*
- IV/ En vue d'une nouvelle évasion.*
- V/ Et cette fois... c'est la bonne.*
- VI/ Mon retour au front.*

TROISIEME PARTIE : MES VICTOIRES DE CHASSEUR

- I/ Je redeviens apprenti.*
- II/ Mes deux premiers succès.*
- III/ Vers le communiqué.*
- IV/ Je deviens as.*
- V/ Je me perfectionne dans la chasse.*
- VI/ Aux prises avec les homologations.*
- VII/ Les Boches continuent à tomber.*
- VIII/ Du combat isolé aux batailles aériennes.*
- IX/ La troisième douzaine.*
- X/ Jusqu'à l'armistice.*

QUATRIEME PARTIE : MES COUPS DURS ET MES ÉMOTIONS

- I/ Comment j'ai abattu Wolff et blessé le frère de Richthofen.*
- II/ En causant avec mes victimes.*
- III/ Mes atterrissages chez les Boches.*
- IV/ Une collision dans les airs.*

CONCLUSION

ANNEXES :

- Extrait (dernière page) du manuscrit de Georges-Félix Madon. Collection R. Mansuy.*
- Liste des victoires officielles du capitaine Georges-Félix Madon.*
- Les décorations du capitaine du génie Georges-Félix Madon. Collection particulière.*

Extrait...

Une collision dans les airs.

... C'est l'aventure la plus tragique de ma carrière.

Comment ai-je échappé à la mort avec un appareil amputé d'un plan ? Je ne sais.

Comment rentrant avec de la cervelle de Boche sur mon hélice, ma victoire ne fut-elle pas homologuée ? Je l'ignore.

Mais ce que je puis vous affirmer, c'est que si j'avais eu un revolver sur moi, je me serais brulé la cervelle dans mon avion pour ne pas m'écraser en bouillie sur le sol.

Une heure après avoir quitté l'escadrille, heureux de me retrouver dans mon élément, je suis à 6.200 mètres. Là, j'aperçois un biplace croisant au-dessus de ses lignes à 6.000 mètres.

C'est un avion photographe qui va sûrement pénétrer chez nous pour prendre des clichés de nos positions.

Fou de joie de reprendre mon métier, je décide de ne pas laisser échapper cette proie qui se présente aussi charitablement à ma soif de descente du Boche.

L'adversaire me voit et, pour m'éviter, rentre légèrement chez lui. Je le contourne, il essaie de s'élever, mais il a atteint son plafond, il ne peut plus monter.

Je fonce, j'approche et quand je me trouve assez près, je le prends dans mon viseur et tire. D'un seul coup, je le vois grossir et je me rends compte avec terreur qu'inévitablement je vais l'accrocher.

Je tente la seule chance qui puisse m'empêcher de le faire, je vire à droite.

Au même instant, craquement sinistre : j'ai tamponné la queue du biplace avec mon plan supérieur de droite.

Je tombe avec mon adversaire, mais je me décroche presque aussitôt.

Je vrille sur le nez, tandis que j'aperçois ma victime s'écroulant, le fuselage coupé. Puis, plus rien.

Ma vrille tourne si vite, mon Spad descend si rapidement que j'ai d'autres pensées en tête que le sort de mon adversaire.

Des morceaux de toile et des câbles flottent en claquant derrière moi. Je n'ose tout d'abord regarder ce qui s'est passé. Ce bruit qui me poursuit me semble la voix de la mort qui m'appelle. Je me décide cependant à risquer un œil derrière moi.

Horreur ! Je constate que je n'ai plus de plan supérieur. Mes deux longerons sont cisailés au ras de la nourrice d'essence, réservoir de secours.

C'est la chute. Rien ne peut l'empêcher. Dans quelques instants, je m'écrabouillerai sur le sol.

Debout sur mon palonnier, le levier de profondeur sur l'estomac, le pied gauche à fond en avant, le gauchissement à fond à gauche pour rétablir si possible, je suis crispé, j'ai tous les muscles tendus. Mon visage doit être atroce à voir.

Ce sont les réflexes qui me font agir. C'est l'habitude du pilotage, je suis incapable de réfléchir, je ne sais qu'une chose, c'est qu'un Spad ne peut pas tenir l'air avec trois plans au lieu de quatre

La descente est vertigineuse et pourtant combien longue !

En quelques secondes, une multitude d'idées se heurtent dans mon esprit ; je me souviens de la mort tragique du malheureux de Terline, et je sais que la même m'est réservée.

Et je tombe chez les Boches ! Dans ma vrille, je m'aperçois que c'est chez eux que je m'effondre : ma famille, mes camarades n'auront même pas mon corps.

Pourquoi cette chute est-elle si désespérément interminable ? Puisque je dois mourir, par quel raffinement sadique la Camarde me fait-elle attendre ?

Même pas un revolver à bord pour me brûler la cervelle. J'aimerais mieux me tuer en plein ciel.

Je continue à descendre. C'est odieux, atroce, déchirant !

Lorsque... Mais oui, je ne me trompe pas ?

Que se passe-t-il ? ...

Aux commandes de ses avions, Georges-Félix Madon, héros légendaire qui donnera son nom à la base aérienne d'Avord, dans le Cher, a traversé la Grande guerre du premier au dernier jour avec une arrogante témérité doublée d'une chance inouïe.

Il raconte ici cette aventure ! En tant que sapeur et aviateur.

Caporal-pilote au 1^{er} génie en 1914, il est, au moment de l'armistice, capitaine du génie et chef de l'escadrille SPA38. À 26 ans, son palmarès est impressionnant : médaillé militaire, officier de la Légion d'honneur, vingt fois cité, dont dix-sept à l'ordre de l'armée, quatrième au classement des As avec 41 victoires officielles. Il nous livre au travers de ses mémoires de guerre, un témoignage historique authentique, captivant et époustoufflant, de la dure réalité vécue par les pionniers du combat aérien, ceux que les fantassins regardaient se battre dans les airs, mais à qui l'État-major avait interdit l'emport d'un parachute.

Préface des colonels Olivier Kaladjian commandant la Base Aérienne 702 et Benoît Rossillon, commandant le 25^e régiment du génie de l'air.



Daniel Marquis, qui présente l'autobiographie du Capitaine Georges Félix-Madon, est officier honoraire du génie, directeur général d'Établissements et Services Médico-sociaux, diplômé de l'École des Hautes Études en Santé Publique, titulaire d'un master II de Droit des entreprises de santé, lauréat de l'Institut de Formation Supérieure des Cadres Dirigeants.

21 €

ISBN : 978-2-36975-202-8



9 782369 752028

La Bouinotte
www.labouinotte.fr

Commandes auprès de l'éditeur : 26 rue de Provence 36000 Châteauroux. 02 54 60 08 06