

LE PREMIER DE TOUS LES COMBATS AERIENS

Lhéry, 7 heure 30 du matin. Y a-t-il un habitant qui prévoyait ici, il y a deux mois, que son village serait presque en première ligne d'un combat contre les prussiens ? Ici, on n'est pas dans la Champagne viticole quoique nombreux sont les paysans qui entretiennent quelques arpents de vigne pour qu'une « piquette » quotidienne agrmente les pauvres déjeuners et dîners. En 1914, pour faire un terrain d'aviation, il ne faut qu'un pré, plat et suffisamment étendu pour permettre le décollage de machines qui ne savent pas encore ce que STOL veut dire mais qui le sont déjà !

Les pommes de terre sont rentrées en ce 5 octobre 1914. Le temps est encore clément mais on sent à quelques signes qui ne trompent pas que l'automne s'installe. Plus au Sud, sur les coteaux, les délicates feuilles de vigne ont commencé à prendre des teintes mordorées, piquetées de moisissures ambre ou émeraude lorsque leurs tiges n'ont pas gelé sous les premiers frimas de l'automne. Quelques unes se sont même parées d'un rouge sang de bœuf à la limite de l'impudique si l'on fait allusion aux taches indélébiles qui marquent les vareuses des combattants de ce premier épisode de la Bataille du Chemin des Dames situé quelques kilomètres plus au Nord.

Chemin des Dames, quel étrange nom pour un lieu de tueries répétées depuis près de 2 000 ans. Ce lieu fut baptisé ainsi sous Louis XV car il était emprunté par ses filles Adélaïde et Victoire lorsqu'elles se rendaient chez leur amie Françoise de Châlus (ancienne maîtresse de leur père !) au château de la Bove entre Laon et Soissons. On raconte même que ce fut pour leur rendre le trajet plus aisé que le chemin fut empierré avant de prendre le joli nom de Chemin des Dames.



Aidé de son mécanicien, le sapeur Louis Quenault, le sergent Joseph Frantz a mis en marche le moteur de son Voisin LA n° 82 (d'après un témoin de l'époque, la photo les montrant à côté du n° 89, après le combat, ne semble pas montrer leur appareil).

Et puis, le mécanicien s'est mué en observateur pour regagner son habitacle et sa banquette à l'avant de l'avion, faisant face au pilote. C'est déjà un personnage, son pilote ! Il vient d'être décoré de la médaille militaire pour faits d'armes il y a quelques semaines mais, c'était déjà avec lui et – un peu – grâce à lui...

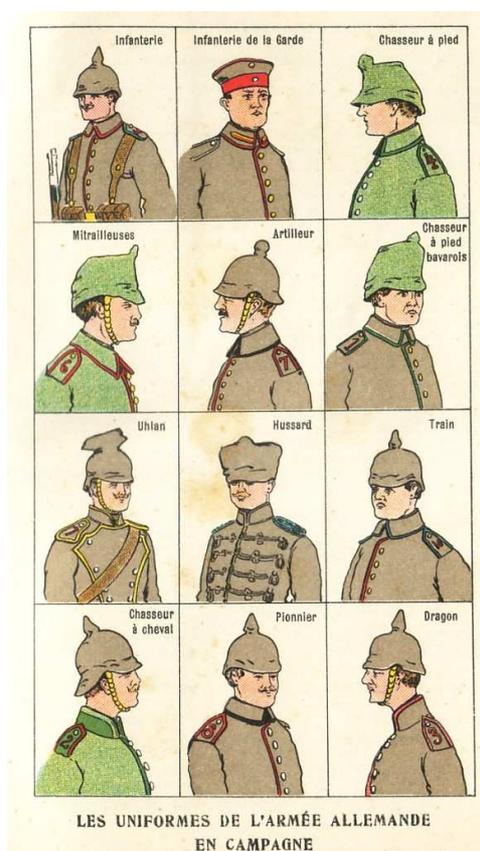
La gelée blanche n'a pas encore recouvert le pré sur lequel ils vont s'élancer, libérant d'un coup les 120 Chevaux du moteur Canton Unné M9 qu'ils ont sous le capotage arrière. Mais ça ne devrait pas tarder. Aujourd'hui, l'air est limpide pour cette mission de bombardement au-delà des lignes : un stock d'obus de 90 mm à délivrer sur une concentration de troupes tapies derrière le fort de Brimont au Nord Ouest de Reims.

Cap au 040, la Vesle est vite franchie et nous sommes à mi course. Vite, se débarrasser de ces engins susceptibles en dangereux. En octobre 1914, les bombes à main n'ont pas encore leur panier extérieur ; elles roulent sur le plancher et il faut entraver leur danse de Saint Guy en les bloquant avec les brodequins réglementaires. Brimont en vue.

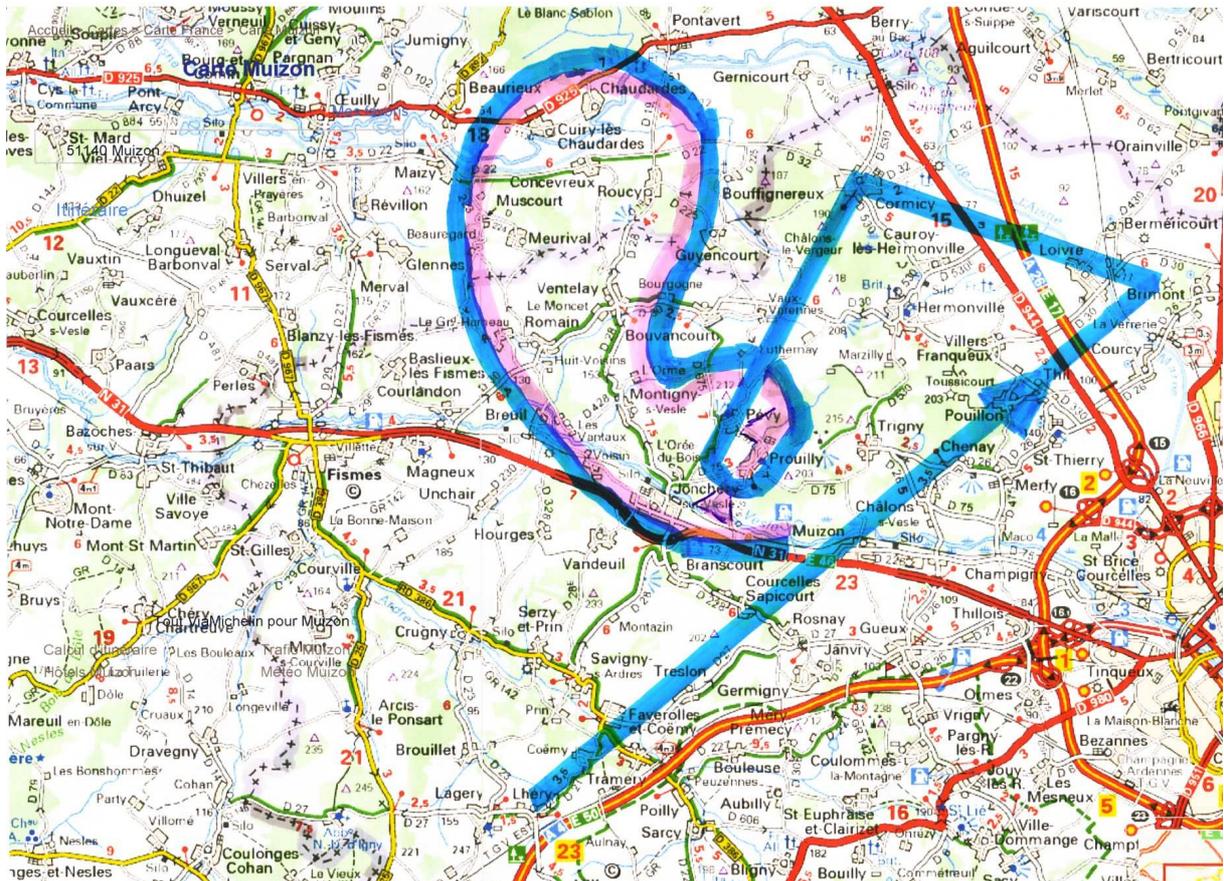
C'est avec un sentiment de satisfaction mêlé d'une certaine délivrance que Quenault saisit les engins de mort par la queue – comme un poisson ventru mais vénéneux – les arme les uns après les autres pour les laisser choir, un peu à l'aveuglette, car il n'y a ni viseur ni dispositif lance bombe. A l'altitude de 2 000 mètres, il y a peu de chance d'être touché par un obus venu du sol mais le risque vient plutôt de la manœuvre car il faut faire attention à ce que les bombes qu'il lance ne heurtent pas le train d'atterrissage principal...Un peu allégé, l'oiseau de bois, de toile et de métal esquisse une attitude à cabrer tandis qu'au sol, les bombes font le dégât qui sera minimisé par les uns et décuplé par les autres...

Sa mission remplie, Frantz fait cap au Sud Ouest en conservant les 2 000 mètres de son altitude de sécurité pour son vol retour. Mais nos deux lascars ne sont pas des enfants de chœur. Levassor, un lieutenant collègue d'escadrille à la V 24 a essayé, il y a quelques jours, des tirs de carabine au dessus de Mézières et en a ramené une balle fichée dans le dossier de son siège. Alors, depuis, les deux compères ne se sont pas séparés d'un mousqueton de cavalerie à chaque vol susceptible de leur faire croiser des avions à croix de fer. Il est vrai que la partie avant de leur aéronef est particulièrement bien dégagée, leur offrant un angle de tir de plus de 200 ° sans obstacle. Mais depuis quelques semaines, le front aérien est calme et ils n'ont croisé personne.

Un évènement s'est toutefois produit. Le 18 août, le génial inventeur Gabriel Voisin, toujours à l'affût d'une amélioration de sa machine de base a débarqué à Mézières - à la demande du capitaine Faure, chef de la V 24 – où se trouvait basée l'escadrille avant son actuelle retraite sur Lhéry. De sa camionnette, il a sorti 6 ou 7 fusils mitrailleurs Hotchkiss avec trépieds et munitions avant d'armer les Voisins III de l'escadrille dans l'après midi.



Voilà donc près d'un mois et demi que la mitrailleuse prend l'air quotidiennement sans que la gâchette ne soit enclenchée ! Au sol, Quenault s'est entraîné et il a vite remarqué que le système n'était pas parfait. La chaleur libérée par la percussion des cartouches a du mal à s'évacuer même dans le vent relatif autour de la chambre et provoque des déformations de l'arme la rendant inutilisable. Il faut y aller doucement, au coup par coup, pour lui éviter de s'enrayer et laisser ainsi le temps de se refroidir pour éviter les déformations préjudiciables de l'acier.



En attendant, le ciel est vide de tout. Alors, il faut se contenter de rentrer à Lhéry en faisant toutefois un détour par l'Ouest afin d'observer la situation au dessus du Chemin des Dames. Mission à double but : d'abord bombardement puis au retour, observation et reconnaissance.

De son perchoir volant à 2 000 mètres (ou 2 200 selon d'autres sources) Frantz observe. Et soudain, il aperçoit une tache blanche, plus bas, dans ses 9 heures. C'est un avion de type biplan avec un fuselage entoilé or l'aviation française n'a pas ce genre de machine sur le front de 1914. Ce ne peut donc être qu'un avion allemand.

Le Voisin suit un cap au Sud et l'appareil ennemi un cap inverse. Il rentre donc vers ses lignes après une opération de bombardement sur les cantonnements français. Des témoins raconteront plus tard qu'ils l'avaient vu lancer deux bombes inoffensives à l'écart des tranchées. Frantz a l'avantage de l'altitude et – a priori – de ne pas avoir été repéré. L'Aviatik, car c'est la conclusion à laquelle il est arrivé, est plus maniable que le Voisin et l'attaque de front paraît périlleuse car les vitesses s'additionnant, la phase de rapprochement risque d'être trop rapide pour ajuster le tir. Aussi, Frantz, après avoir mis un coup de coude dans les genoux de Quenault qui est juste devant lui, lui explique par gestes la stratégie d'attaque qu'il propose.



Ils vont faire un 180 puis piquer dans le sillage de l'allemand en espérant un effet de surprise. Dans son interview à la RTBF, Frantz raconte la griserie devant la vitesse inouïe d'un piqué à 120 voire 130 Km/h... A moins de 100 mètres de sa cible, le Voisin est identifié et l'Aviatik effectue un brusque virage vers la gauche pour échapper à

son poursuivant. De ce fait il prend un cap qui le ramène vers les lignes françaises. Quenault est agenouillé sur sa banquette puis debout, arc-bouté sur sa mitrailleuse, elle-même fixée par son trépied aux parois de l'habitacle, exposé aux vents induits.

C'est l'observateur de l'Aviatik qui tire le premier à l'aide d'un Mauser à répétition. Personne n'est touché ! Heureusement. Le Voisin se rapproche de sa cible par une habile glissade. Il est maintenant à 20 mètres de son ennemi. Frantz met sa machine dans la queue de l'Aviatik. Là, il sait qu'il gêne le tireur allemand. Ce dernier ne peut utiliser son arme à sa guise car le pilote est derrière lui, abrité par un petit pare brise et, en arrière, il y a



l'empennage très développé comme sur tous les appareils de l'époque. Son champ de tir est donc très réduit vers l'arrière pour peu que l'on vole en dessous de l'avion à croix noires.

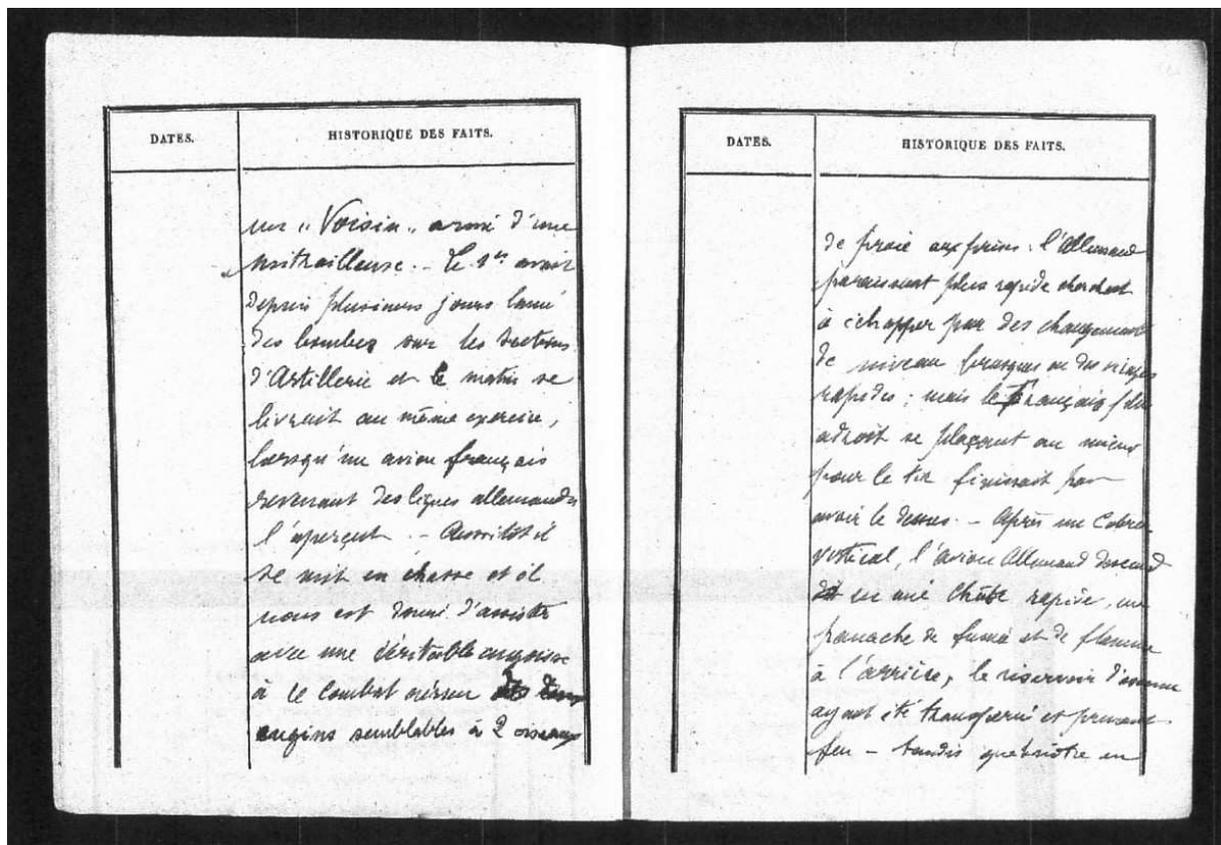


L'appareil est bien un Aviatik, reconnaissable, entre autres à son réservoir d'essence cuivré qui pend au dessous et au milieu de l'aile supérieure, à la hauteur de l'observateur, son pot d'échappement du moteur Mercédès qui, telle une cheminée débouche au dessus du plan supérieur (comme sur les futurs Bréguet XIV) et surtout aux énormes croix de fer !

Quenault se prépare. Il ajuste son Hotchkiss et, - comme il s'est interdit de procéder par longues rafales pour éviter une déformation de la chambre due à la chaleur des gaz d'explosion - il tire par petites salves, sans excitation. Malgré son application, il n'y a aucun impact visible sur le bel oiseau blanc. Schlichting, le pilote de l'Aviatik, engage des piqués et des virages serrés pour tenter d'échapper à son prédateur. Ce faisant, il remonte vers le Nord et se rapproche de ses lignes. Il a quitté la vallée de la Vesle pour trouver celle de l'Aisne. Après chaque manœuvre d'esquive, force est de constater que Frantz reste verrouillé dans la queue. Von Zangen est si secoué dans son habitacle qu'il n'a pas la possibilité d'ajuster son tir. Le combat tournoyant les ramène au dessus de Joncherey. Le niveau de vol a baissé. D'en bas, les troupes retirées à l'arrière du front, observent ce spectacle rare et jamais vu jusqu'alors. Un combat en plein ciel !

« Vers 9 h 30, nous assistons à la poursuite d'un Aviatik allemand par un Voisin armé d'une mitrailleuse. Le premier avait, depuis plusieurs jours, lancé des bombes sur les sections d'artillerie et, le matin, se livrait au même exercice lorsqu'un avion français, revenant des lignes allemandes, l'aperçut. Aussitôt, il se mit en chasse et il nous est donné d'assister avec une véritable angoisse à ce combat aérien de deux engins, semblables à deux oiseaux de proie aux prises. L'allemand paraissant plus rapide, cherchant à échapper par des changements de niveaux brusques ou des virages rapides ; mais le français, plus adroit, se plaçant au mieux pour le tir, finissait pas avoir le dessus. »

J.M.O. Groupe de brancardiers de Corps 5^e Armée.



Quenault a changé de chargeur et il reprend son tir cadencé mais, malheur, à la 47^e cartouche, la mitrailleuse s'enraye. L'Aviatik vole toujours. Alors, malgré la position instable et périlleuse dans laquelle il se trouve, il se met à démonter la culasse, debout dans sa nasse exposée à toutes les secousses. On peut imaginer la concentration sur cette tâche de mécanique de précision déjà délicate au sol lorsque, soudain, l'avion allemand se cabre à la verticale, obstruant toute visibilité vers l'avant du Voisin puis fait une violente abattée sur la gauche avant de se retrouver en vol dos pour une vrille inversée funeste.

Frantz a eu juste le temps d'éviter la collision par un virage serré et d'éloigner son appareil. Dans le Voisin, ce n'est pas la joie ; on est un peu KO debout après l'intensité de ce stress hors du commun. L'équipage n'entend pas les hourras qui montent des lignes françaises.

« Le pilote a certainement été tué à bord. Si le malheureux passager est encore vivant, il va connaître le sort le plus atroce. Frantz et Quenault diront plus tard qu'ils n'auraient pu arracher cette pensée de leurs esprits et qu'ils ont ardemment souhaité que tous deux aient succombé sous leurs balles. Ils ne pourront pas oublier la terrifiante vision de ce bel appareil tout blanc, livré à lui-même, plongeant, remontant, replongeant de nouveau, passant sur le dos, les roues en l'air, se redressant, semblant chercher désespérément à regagner de l'altitude comme s'il étouffait, retombant sur le nez et, de chute en chute, se rapprochant à chaque fois du sol. »

Général Chambe in Historia 1968 n°7



Peu de fumée suspecte durant la chute et ce vol désordonné de l'oiseau blessé est celui d'une machine privée de pilote. L'appareil allemand s'écrase en lisière des marécages de la Vesle, sur le ban communal de Muizon, non loin de Joncherey où est stationné le quartier général de la V^o armée. Dans un récit rapporté par Jac Remise (le livre de l'aéroplane 1979) Frantz y raconte qu'il y avait une grande traînée de fumée noire derrière l'Aviatik mais ce fait n'est pas corroboré par d'autres témoignages.



Frantz et Quenault suivent les derniers instants de l'ennemi abattu. Une explosion de poussière de sable et de terre, un enchevêtrement de toiles blanches qui s'affolent puis des flammes et enfin un sinistre nuage noir qui conclut – sans illusions possibles – une catastrophe aérienne. Ils sont toujours un peu sonnés nos

compères du 82 mais le pilote décide de se poser sur un terrain dégagé à côté de l'épave en feu. De nombreux soldats français, accourus de toutes parts sont déjà là.

Un site internet anglais relate les propos d'un observateur présent sur la scène du crash :

« Le moteur était entièrement enterré, le fuselage était tordu et les ailes explosées en milliers de morceaux. L'un des aviateurs gisait mortellement blessé à trois mètres du moteur. Le second, l'observateur, offrait à la vue de belles mains manucurées avec soin et faisant en cela imaginer qu'il s'agissait d'un noble prussien, était coincé sous un morceau de moteur, maintenant une épave en flammes. Il nous sembla qu'il essayait de se mouvoir mais il s'agissait probablement d'un mouvement convulsif. Il sembla nous jeter un regard, crispa ses mains dans la terre et mourut devant nos yeux. »

Le général Franchet d'Esperey, commandant la V^o armée arrive aussitôt sur les lieux. Il repère les aviateurs français :

- *C'est vous, les vainqueurs ? Comment vous appelez vous ?*
- *Sergent Frantz, mécanicien Quenault, mon général.*
- *Bravo mes enfants ! Au nom de la France, je vous félicite. Vous aurez tous les deux la médaille militaire.*
- *Je l'ai déjà, répond Frantz.*
- *Alors, pour vous, ce sera la légion d'honneur.*
- *Merci, mon général.*

Puis, il se dirige vers ce qui reste du bel avion qui achève de brûler. Les corps des deux victimes ont été mis à l'écart du brasier, avec difficultés par des soldats d'infanterie. Leurs tenues de vol sont fumantes, une partie des corps est carbonisée et les casques de caoutchouc ont fondu

On dégage un peu l'appareil allemand quand l'essence a fini de brûler. Je puis reconnaître un fuselage en bois, un radiateur à eau, de gros réservoirs d'essence, un appareil bizarre composé d'une série de cubes refendus enfilés à la queue leu leu, sur deux tiges. Je prends un tendeur comme souvenir. (Roger Biot)

Le général salue les dépouilles puis, après un moment de recueillement, demande à son officier d'état major qu'on les enterre dignement après avoir rendu les honneurs militaires. Les plaques d'identité ont été récupérées ainsi que des papiers et des lettres.

- « *On verra si l'on peut faire parvenir à leurs familles leurs objets personnels* » conclut l'officier supérieur.

Vers 11 H, passent dans les airs, au dessus de nous, deux FARMAN et un autre biplan attirés la nouvelle de l'exploit d'un des leurs. Frantz et Quenault retrouvent leur avion et décollent pour Lhéry où personne n'est au courant de leur exploit. A leur arrivée, avec une heure de retard, c'est le soulagement pour l'escadrille et Frantz annonce le fait du jour à son chef, le capitaine Faure :

- « *Ca y est, mon capitaine, nous l'avons notre avion et il est tombé dans les lignes françaises* ».

Le rapport des brancardiers du 3^o CA précisera que le sous officier pilote Schlichting avait été atteint d'une balle dans le haut du thorax vers la fourchette sternale. Le projectile ayant vraisemblablement pénétré par le dos où se trouvait un orifice plus petit. La cause du décès du sous lieutenant von Zangen est probablement due au choc du crash suivi de l'incendie.

L'inhumation des deux allemands eu lieu conformément aux ordres du général Franchet d'Esperey. Un prêtre était présent, accompagné de militaires pour rendre les honneurs.

Les deux aviateurs français furent décorés comme promis par le chef de la V^o armée, le 11 octobre à Lhéry devant l'escadrille V 24.



AVIATIK TYPE BI OU BII ?

Le doute existe dans les écrits et sur internet. La recherche, difficile, des références de l'avion abattu a permis de découvrir qu'il s'agissait d'un P 14 immatriculé 114 et werknummer 281, **très probablement construit à Mulhouse**. En effet, un Aviatik de type P 13, capturé intact le 18 août 1914 à Bernwiller, porte l'immatriculation 219 et il est difficile d'imaginer – si la numérotation est chronologique – que l'avion abattu ait pu être monté à Fribourg.

En octobre 1914, l'Idflieg n'a pas encore établi de différence entre Aviatik BI et Aviatik BII. **Il s'agit donc d'un Aviatik B « simple »**. Après août 1915, l'Idflieg semble faire comme simple différence, la puissance du moteur. Or on sait que des P 13, des P 14 et des P 15 ont été montés avec des moteurs de 100 ou de 120 Cv.



Comme l'immatriculation de l'Aviatik abattu par Quenault porte le matricule 114/14, on pourrait penser qu'il s'agit d'un type P 14 or il n'en est rien car le 14 ne signifie pas obligatoirement type P14...

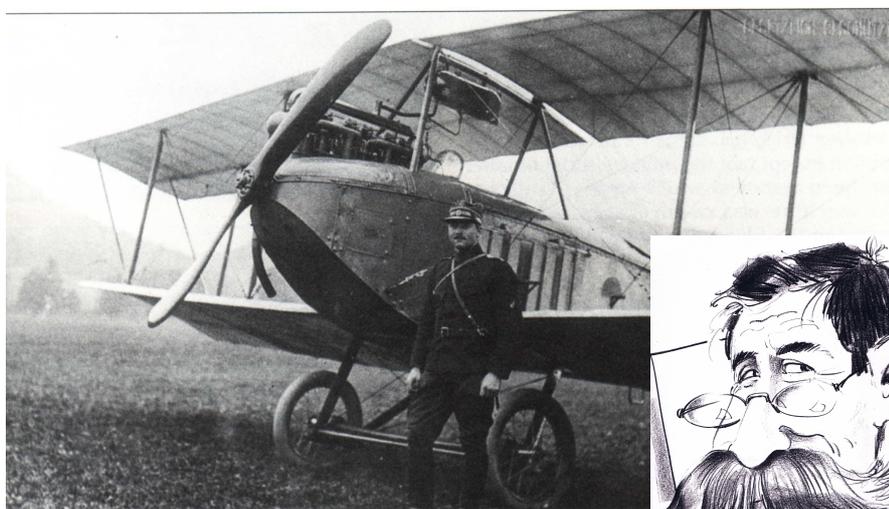
Et comme les archives d'usine ont disparu on ne devrait pas pouvoir retrouver de quel type d'Aviatik B il s'agit. Mais les archives de l'armée allemande nous signalent qu'à fin octobre 1914, il y avait en service 24 P

13 et 43 P 14 et P 15 mais pas de BII.



Les premiers B II sont arrivés sur le front en juin 1915 et 38 machines ont été mises en ligne jusqu'en octobre. Ils seront opérationnel durant une courte période puisque les derniers seront retirés du front en avril 1916. Leur carrière ne sera pas, pour autant terminée car les archives allemandes signalent qu'il restait dans les stocks, en décembre 1917, 17 Aviatik B I et 8 Aviatik B II qui seront alors affectés à l'école d'aviation de Bork (banlieue de Berlin) jusqu'en 1918.

L'avion abattu est donc un Aviatik B et, probablement construit à Mulhouse. Il aurait été classé comme un BI à partir d'août 2015.



Jean Jacques Turlot pour Aviatik 68.fr