

# Air Actualités

LE MAGAZINE D'INFORMATION DE L'ARMÉE DE L'AIR

OCTOBRE 88

*SPÉCIAL GRANDE GUERRE*



M 3007 - 414 - 15,00 F







# PREMIERS COMBATS

A l'Armistice, l'aéronautique militaire française est la première du monde. Et ses pilotes, les plus célèbres...

De toutes les armes, c'est elle qui a évolué le plus rapidement au cours du conflit. La nouveauté des combats dans le ciel a fait apparaître une nouvelle classe de combattants : les aviateurs.

A la mobilisation, le 2 août 1914, la grande majorité de l'Etat-major français doute de l'utilité de l'aéronautique militaire. A l'image du commandant de l'Ecole de guerre, le général Ferdinand Foch qui affirme "tout cela, c'est du sport! L'aviation, pour l'armée, c'est zéro."

L'Allemagne aligne 260 avions et l'Autriche 35. La France, l'Angleterre et la Russie en ont chacun 150 environ. Leur mission, en ces premiers mois de guerre (de mouvement), c'est la reconnaissance stratégique.

L'événement qui va sortir l'aviation de son ghetto est dû au renseignement que donnent les aviateurs français au gouverneur militaire de Paris, le général Gallieni : les armées de von Klück changent de direction pour le sud-est en évitant Paris. Ce qui permet à Joffre de stopper les Allemands. La victoire remportée sur la Marne met en lumière les services que l'aviation peut rendre pour éclairer le commandement.

Outre la reconnaissance, l'aviation permet aux batteries françaises de régler leurs tirs d'artillerie sur les Allemands. Et avec la mise au point photo, les Etat-majors peuvent préparer des opérations entièrement sur cliché. Mais les Germains utilisant leur Taube pour nous bombarder, la France se dote, à l'initiative du commandant Barès (seul officier supérieur breveté pilote) d'un groupe de bombardement sous les ordres du commandant Louis de Goÿs. Celui-ci installe son GB 1 sur le plateau de Nancy-Malzéville. De là, une vingtaine de "bombardiers" s'envolent fréquemment pour lâcher leur cargaison, grâce à l'invention du lance-bombes, au-dessus d'usines

d'armement allemandes. En mai 1915 lors du raid sur Ludwigshafen, Louis de Goÿs, victime d'une panne de moteur, est fait prisonnier (il s'évadera en 1918).

Son successeur, le capitaine Maurice Happe accomplit de tels exploits que sa tête est mise à prix. Par défi, Happe peint alors ses roues en rouge. Mais le "diable rouge" doit bientôt laisser la vedette à une autre forme d'aviation : la chasse.

### La première victoire aérienne

Si officiellement, la chasse date de la mise au point par Roland Garros et Raymond Saulnier d'une mitrailleuse fixe tirant dans l'axe de l'hélice munie d'un déflecteur de balle (ce qui permettra à Garros de s'adjuger les 3 premières victoires en monoplace en avril 1915), la première victoire en combat aérien revient à l'équipage de reconnaissance Frantz et Quénault. Le 5 octobre 1914, Joseph Frantz sur son Voisin s'évertue à vider son chargeur sur un Aviatik allemand lorsque son arme s'enraye en libérant la 47<sup>e</sup> balle qui tue net le pilote allemand.

Mais il n'y a pas que les soldats qui se battent. Les ingénieurs et les ingénieurs se concurrencent pour apporter la supériorité aérienne à leurs armées. Parfois, à la suite d'un hasard incroyable. Garros, par exemple, venant d'abattre son troisième avion est victime d'une panne moteur qui l'oblige à se poser dans les lignes allemandes. A peine posé, il met le feu à son appareil pour masquer son invention. Mais les Allemands arrivent trop vite et transmettent les restes du Morane



(Photo SHAA)

Première victoire en combat aérien : Sgt Frantz et mitrailleur Quénault.

Saulnier à l'ingénieur hollandais Anthony Fokker qui en améliore le principe, en synchronisant le tir avec le passage des pales devant la mitrailleuse.

Ce qui donne la supériorité aérienne aux Allemands pour un temps, jusqu'au début de la bataille de Verdun (mars 1916) grâce au Fokker E 1. Les Allemands se gardant bien de le faire voler au-delà des lignes françaises afin d'en conserver le secret. Ils envoyaient des Aviatik. Mais la France met aussi au point un chasseur : le "bébé" Nieuport, tandis que Gaston Caudron se tue en décembre 1915 en essayant un bimoteur triplace.

### Le tournant de Verdun

Joffre confie alors le soin de créer une chasse française au commandant Charles de Tricornot de Rose. Au-dessus des poilus verrouillant Verdun, les aviateurs occupent le ciel en un ballet aérien époustoufflant. Le plus courageux d'entre-eux, le sergent Jean Navarre, surnommé la "sentinelle de Verdun" patrouillera plus de 30 heures en 3 jours afin



# AÉRIENS

Joffre confie le soin de créer une chasse française au Commandant de Rose. ▶

(Photo SHAA)



Guynemer de l'escadrille SPA 3 à bord de son appareil "le vieux Charles".

(Photo SHAA)

d'interdire le ciel aux Allemands. Navarre y obtient l'essentiel de ses victoires avant d'être grièvement blessé le 17 juin 1916.

Les pilotes ne sont pas infailibles. Certains tombent. Adolphe Pégoud (6 victoires), inventeur du looping est tué en août 1915. D'autres s'affirment: Charles Nungesser livre, pour sa 5<sup>e</sup> victoire, un combat, seul, contre six avions ennemis qui lui logent 28 balles dans son appareil. Georges Guynemer et l'allemand Max Immelmann signent leur première victoire durant l'été 1915. Mais l'as allemand surnommé "l'aigle de Lille", dont une figure de voltige porte son nom, meurt en juin 1916.

L'escadrille "La Fayette" (N 124), composée de volontaires américains, s'illustre aussi pour la première fois à Verdun (les USA n'entreront en guerre qu'en avril 1917). A partir du 5 février 1916, date à laquelle Guynemer remporte sa cinquième victoire, l'Etat-major décide de citer dans le Communiqué quotidien des Armées, tout aviateur ayant abattu cinq avions ennemis ou davantage. Cependant, les hostilités s'éternisant, ce chiffre limite de cinq victoires est porté à dix à la fin de 1917.

## La gloire et le sang

En juillet 1916, c'est l'offensive sur la Somme, alors qu'à Verdun la

bataille continue de faire rage. Epoque glorieuse. L'aviation obtient ses lettres de noblesse, au point que Foch révisant son jugement premier déclare: "De cinquième arme, l'aviation est passée première."

L'avion est capable de couler un navire (12 août 1915) ainsi qu'un sous-marin (20 mai 1917) grâce à des fusées (roquettes). Les Britanniques vont même réussir à mettre au point un porte-avions. Rutland décollera du croiseur "Repulse" en octobre 1917 et Dunning appontera sur le "Furious" en août 1917.

L'aviation de bombardement s'adapte pour la nuit. Bouchet, Laurens, Vuillemin (1<sup>er</sup> Chef d'Etat-major de l'Armée de l'air) se spécia-





Le général Duval, créateur de la 1<sup>re</sup> division aérienne passe en revue des aviateurs lors d'une remise de décorations.



(Photo SHAA)

pelle l'ont distingué dans le cœur de ses camarades. Titulaire de 53 victoires, il avait été tout de même descendu 8 fois au cours d'attaques invraisemblables qu'il menait à bout portant et qui lui valurent d'être 2 fois blessé. Les funérailles en grande pompe du "Baron Rouge" Manfred von Richtoffen (80 victoires sur avion peint entièrement en rouge) par ses ennemis anglais témoignent de l'admiration sans bornes de l'adversaire pour le premier as allemand (avril 1918). René Fonck, qui avait remporté sa première victoire en septembre 1916, débute l'année 1918 avec 19 victoires et en alignera 56 autres dans les dix derniers mois de guerre, sans recevoir une seule balle (voir article sur René Fonck).

## A l'heure du bilan

L'avion n'a pas été une machine à finir la guerre. En revanche, il a incontestablement aidé à la "bien faire". Surtout, il a été un puissant instrument d'usure ajouté à tous les autres. Durant la guerre, 200 000 avions et encore plus de moteurs ont été construits de part et d'autre. Rien que pour la France, c'est 41 500 avions et 64 000 moteurs, plus les 9 500 avions et les 28 000 moteurs fournis aux alliés. Soit un quart de l'effort de guerre.

Durant l'été 1918, un appareil français mis en circulation avait moins d'une chance sur deux d'en réchapper... Au terme de la guerre, l'aviation militaire française est la première au monde (3 700 appareils,

## Composition de la première Division aérienne et des groupes de chasse indépendants à la date de l'Armistice (1918)

### 1<sup>re</sup> Division aérienne

(constituée le 14 mai 1918)

Commandant: Col de VAULGRENANT

Adjoint: Lcl FEQUANT

### 1<sup>re</sup> Brigade: Cdt de GOYS

#### Escadre de chasse n°1

Cdt MENARD  
Cne de Peyrecave, adjoint  
G.C. 15  
Cne Glaize  
Spa 37, Ltt Poupon  
Spa 93, Ltt Lafargue  
Spa 81, Ltt Leps  
Spa 97, Ltt Guertiau  
G.C. 18  
Cne Laurent  
Spa 48, Ltt Sardier  
Spa 94, Ltt Bozon-Verduraz  
Spa 153, Ltt Viguier  
Spa 155, Ltt Rondot  
G.C. 19  
Cne Deullin  
Ltt Dumas  
Spa 73, Ltt Jaille  
Spa 85, Ltt Dumas  
Spa 95, Ltt Hugues  
Spa 96, Ltt Fauquet-Lemaître

#### Escadre de bombardement n°12

Cdt VUILLEMIN  
G.B. 5  
Cne Petit  
Br 117, Ltt Giraudet  
Br 120, Ltt Lemaître  
Br 127, Ltt Camaret  
G.B. 6  
Cne Roux  
Br 66, Cne Cahuzac  
Br 111, Ltt Brumelot  
Br 108, Ltt Luciani  
G.B. 9  
Cne Lavergne  
Br 129, Ltt de La Giraudière  
Br 29, Ltt Cauchy  
Br 123, Ltt Delaître

### 2<sup>e</sup> Brigade: Lcl FEQUANT

#### Escadre de chasse n°2

Cdt DUSEIGNEUR  
G.C. 13  
Cne d'Harcourt  
Spa 65, Ltt Séjourné  
Spa 15, Ltt Chevillon  
Spa 84, Ltt Wertheimer  
Spa 88, Cne Rozoy  
G.C. 17  
Cne de l'Hermite  
Spa 77, Ltt Decoin  
Spa 100, Cne Vaubécourt  
Spa 89, Cne de La Pereyille  
Spa 91, Ltt Hirsch  
G.C. 20  
Cne Sabattier  
Spa 68, Ltt Milliat  
Spa 159, Ltt de Slade  
Spa 99, Ltt Rougevin-Baville  
Spa 162, Ltt Chambrière

#### Escadre de bombardement n°13

Cdt de LA MORLAYE  
G.B. 3  
Cne de Geffrier  
Br 128, Ltt Le Forestier  
Br 126, Ltt Barjaud  
Br 107, Ltt Chevillat  
G.B. 4  
Cne Etourneau  
Br 131, Ltt Mézergues  
Br 134, Ltt Rousselet  
Br 132, Ltt Jeannein

90 000 hommes). L'avion de chasse a accru sa vitesse de 90% et sa vitesse ascensionnelle de 180%. L'autonomie de certains bombardiers dépasse 1000 km, leur tonnage utile atteint 800 à 1000 kg.

Mais surtout, c'est par l'impôt du sang que l'aéronautique militaire mérite de ne pas être oubliée: 1815 aviateurs ont été tués, 2 843 blessés et 1 500 prisonniers, soit 6 158.

Avt Jean Séguineau de Préval

## Bibliographie :

- 1914-1918. L'aéronautique pendant la Guerre mondiale, éd. M. de Brunhoff. 1919.
- Les as français de la grande guerre. D. Porret SHAA 1983.
- Les premiers chevaliers du ciel - 52 as. Serge Hié, éd. Charron 1972.
- Chronologie illustrée de l'aviation. Atlas 1987.
- Histoire de l'aviation militaire française Généraux C. Christienne et P. Lissarague, éd. Lavauzelle 1980.





# LES AS DE LA

La Grande Guerre a fait la gloire des pilotes, ces as dont on célèbre encore les exploits. Elle révélait aussi une autre catégorie d'hommes indispensables : les mécaniciens. Ceux que l'on surnomme toujours aujourd'hui les "écuyers du ciel" sont pour beaucoup dans la renommée des Garros, Guynemer et autres Fonck.

Le caporal Marcel Devaux a effectué toute sa carrière militaire en tant que mécanicien. Mobilisé en 1917, il a côtoyé chez les célèbres "Cigognes" le lieutenant Fonck et nous fait découvrir le rôle - oh combien précis et important du mécanicien d'avion.

• **Racontez-nous vos débuts dans l'Armée de l'air.**

- J'ai été mobilisé en 1917. Je suis parti à l'École de pilotage de Dijon où j'ai appris à piloter les avions Voisin. Pour piloter on avait juste le "manche à balai", un altimètre, une boussole et puis le compte-tours pour le moteur. Il n'y avait pas de cadran de bord à cette époque-là ! Au bout de trois semaines, on m'a décrété bon pour le pilotage et on a

voulu m'envoyer à Cazaux pour faire l'École d'acrobatie. Mais moi je préférais connaître une autre branche de l'aviation, plus mécanique. Du coup, ils m'ont envoyé à Bron, près de Lyon, pour faire l'École des mécaniciens. J'y suis arrivé le 20 novembre 1917. On y apprenait la mécanique sur les nouveaux moteurs. J'étais très attiré par l'Hispano-Suiza. C'était un moteur magnifique, un vrai bijou. Ensuite je suis allé passer l'examen de mécanicien aux ateliers Berliet à Lyon.

• **Quel a été ensuite votre parcours ?**

- Le 28 février 1918, j'ai été affecté à l'escadrille SPA 67 au GC 12 (Groupe de Combat 12) qui était celui des Cigognes. Là-bas on m'a nommé mécanicien navigant. C'est à cet endroit que j'ai connu Fonck.

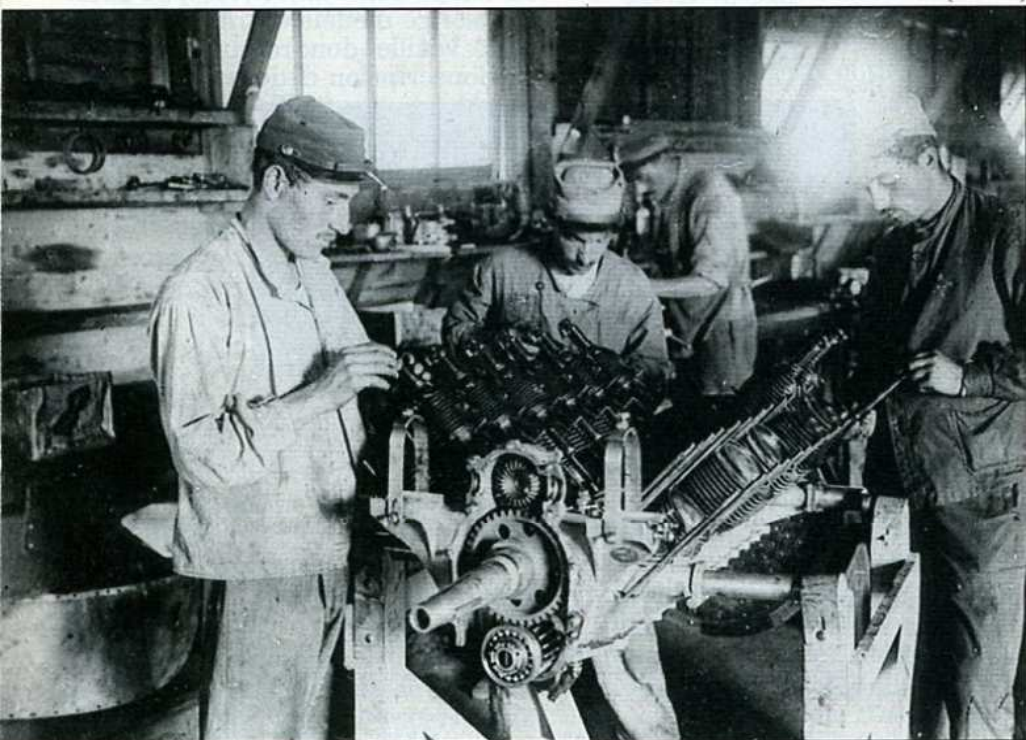
• **En quoi consistait votre travail de mécanicien ?**

- En principe, quand les avions rentraient de mission, je devais faire un rapport avec les pilotes pour signaler ce qui n'allait pas sur l'appareil. Certains trouvaient que l'avion tirait trop à gauche, d'autres que les commandes étaient mal réglées.

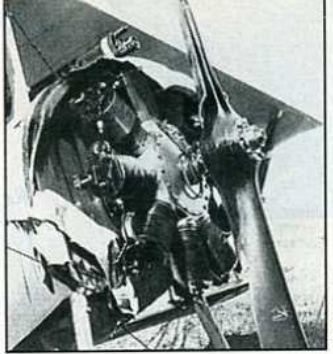
Il fallait tout vérifier et rectifier les inconvénients que les pilotes nous signalaient. Notre travail était surtout un travail de surveillance car en somme, nous avions à ce moment-là la vie des pilotes entre nos mains. Il fallait que le moteur tourne en régime normal, vérifier les incidences du carburateur. On surveillait aussi le travail des soldats qui étaient affectés au nettoyage des appareils. Et puis nous devons faire attention aux manœuvres des mécaniciens qui faisaient le plein d'es-

Mécaniciens travaillant sur un moteur en V de 12 cylindres. ▼

(SHAA)







(SHAA)

Moteur "Rhône 9 J" rotatif de 110 CV monté sur Nieuport 17.

# MÉCANIQUE

sence des avions. Il n'y avait pas de pompes, ils opéraient à l'aide de bidons de 5 litres. Pareil pour les bidons d'huile. C'étaient des bidons de deux litres ordinaires.

L'essence nous arrivait des parcs en tonneaux métalliques et il fallait arriver à remplir le réservoir de l'avion avec un tuyau de caoutchouc, en fait une durite qui resservait ensuite pour les avions. On aspirait pour faire le vide, afin que l'essence coule dans les bidons. Sur l'appareil on mettait un entonnoir. Il fallait faire attention de ne pas oublier de mettre une peau de chamois dans le filtre avant d'y verser l'essence, cela lui donnait une meilleure qualité et épongeait l'eau qui pouvait s'y trouver.

• Lorsque les avions dont vous aviez la charge étaient en mission, que faisiez-vous ?

- Le personnel mécanicien ne devait en aucun cas quitter le terrain de départ de l'avion jusqu'à son retour. On guettait le moindre incident, et pour tout dire, nous étions très anxieux.

• Avez-vous une anecdote à raconter sur le retour de mission des pilotes ?

- Lorsque Fonck rentrait, il avait la manie de faire le tour du terrain en donnant des coups d'accélérateur, sortes de "ronrons" significatifs. S'il faisait un tour, cela voulait dire qu'il avait abattu un avion, deux tours, deux avions. Une fois, il a fait quatre tours... On arrosait ses victoires, dans le bistrot le plus proche...

• Vous arrivait-il d'accompagner les pilotes ?

- Non, car chez les Cigognes, il n'y avait que des monoplaces. Nous n'avions qu'un biplace qui servait à effectuer des déplacements vers Paris, au Bourget. Nous allions y chercher des appareils neufs. On partait donc à deux, et le pilote revenait tout de suite avec son nouvel avion. Nous, les mécaniciens, atten-



Les "écuyers du ciel" de la division Caudron à l'école d'aviation d'Avord.

(SHAA)

dions la réparation de l'appareil accidenté, puis nous le ramenions au sein de l'escadrille. C'était les seuls vols qu'il nous était donné de faire.

• Aviez-vous le sentiment d'être un privilégié ?

- C'est vrai que nous étions privilé-

giés à côté de ce qu'on voyait des fantassins par exemple. Nous étions plus en sécurité, malgré les bombardements. Nous n'avons pas connu les tranchées ! La vie était plus belle, plus facile.

• Quels étaient les rapports entre les pilotes et les mécaniciens ?

- C'était une très grande famille. Tout ce qui était proche de l'avion, à savoir pilote et mécanicien, ne faisait qu'un. On était tous copains. Il y avait une grande confiance, une grande complicité entre nous...

Autre figure célèbre des "écuyers du ciel" le lieutenant-colonel Edouard Pinot, connu pour son surnom de "Bouboule", a été mobilisé dès 1913 en tant que mécanicien avion. Il devint par la suite pilote de guerre.

• Comment êtes-vous devenu mécanicien dans l'Armée de l'air ?

- Au commencement, j'étais chauffeur, puis mécano de garage. La mécanique me fascinait. En 1913, un

La rédaction d'Air Actualités remercie le Service historique de l'Armée de l'air et sa section "Histoire orale" qui lui ont autorisé l'accès aux enregistrements des interviews du lieutenant-colonel Édouard Pinot (décédé en 1984) et du caporal Marcel Devaux.

Créée en 1974, la section d'histoire orale du S.H.A.A. se charge de recueillir les témoignages des anciens de l'aéronautique militaire.

Plus de 450 personnes ont déjà été interviewées sur l'ensemble de leurs activités, notamment sur les conditions de leur participation aux conflits du XX<sup>e</sup> siècle.

Ce fonds d'archives orales sur bandes magnétiques est mis à la disposition des universitaires mais de strictes conditions président à l'utilisation de ces enregistrements.





Réparation d'un Blériot XI en pleine campagne.



(SHAA)

"Bouboule", le mécanicien de Georges Guynemer.

(SHAA)



concours a été ouvert pour recruter des mécaniciens avions. J'ai potassé l'aéronautique et j'ai été reçu premier. Je suis donc entré dans l'aviation et affecté à Belfort où venaient d'arriver deux escadrilles : la Blériot 3 et la Blériot 10. Le 4 septembre 1915, après avoir été désigné comme élève pilote par le Grand quartier général, j'ai été dirigé sur l'École de pilotage d'Avord. C'est ainsi que s'est terminée ma carrière de mécanicien.

• **Votre célébrité est en partie due au surnom de "Bouboule" que vous a attribué un certain Georges Guynemer...**

- En effet, j'étais mécanicien avion à Belfort dans l'escadrille que commandait le capitaine Brocard. Le 5 juin 1915, je m'en souviens comme si c'était hier, un nouveau pilote venait d'être affecté à l'escadrille et le capitaine Brocard m'a confié la vérification de son appareil. Quelques heures après avoir fait connaissance, nous étions les meilleurs amis du monde et il me surnommait déjà "Bouboule". J'avais 24 ans et ce surnom m'a suivi toute ma carrière à tel point que beaucoup pensaient que c'était mon vrai nom.

Ce jeune pilote, de trois ans mon cadet et qui devait mourir deux ans plus tard, se nommait Georges Guynemer. C'était un garçon très spirituel, que j'admirais beaucoup. Nous avions de très bonnes relations de camaraderie, et à plusieurs reprises, j'ai eu l'occasion de dîner chez lui, à Compiègne, Faubourg Saint-Nicolas.

Pendant 17 jours j'ai vécu aux côtés de ce personnage hors du commun qui m'a fait faire des cartes de visites avec le libellé suivant : Aviateur Bouboule, breveté de l'Aéroclub, célibataire, intelligent, vacciné...

• **Sur quel type d'avions avez-vous le plus travaillé ?**

- Lorsque j'étais mécanicien, j'ai bien sûr été amené à réparer de nombreux Blériot. C'était un avion monoplan avec un moteur rotatif. Il permettait beaucoup de choses car les extenseurs étaient très longs (80 cm de course). Il était très agréable à piloter. J'ai aussi été breveté sur Farman mais l'avion que je préférais était le Spad 7, très agréable, très facile. Le Spad 13, au moteur démultiplié était plus lourd du nez et moins agréable à piloter. ■







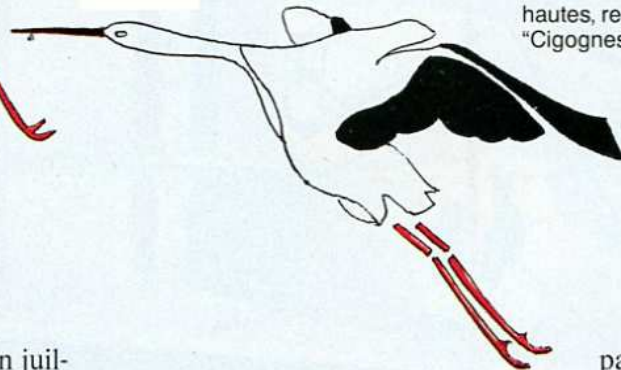


# LA MAÎTRISE DU CIEL

Le groupe des Cigognes joue un rôle déterminant durant la Grande Guerre. La maîtrise du ciel est devenue un atout majeur dans les combats. Deux escadrilles se distinguent particulièrement : la SPA 3 et la SPA 103.



SPA 3: Cigogne de Guynemer, ailes basses, tendues (EC 1/2 "Cigognes")



SPA 103: Cigogne de Fonck, ailes hautes, repliées vers l'arrière (EC 1/2 "Cigognes")

Créée sur le camp d'Avord, sous la direction du Lieutenant Bellenger, l'escadrille "SPA 3" est l'une des plus anciennes unités de l'aviation française. Elle fut constituée en juillet 1912, suite à la décision de l'État-Major d'en créer cinq, respectivement n<sup>os</sup> 1, 2, 3, 4, 5.

C'est cette même année, lors du départ pour Belfort, que l'on parle pour la première fois de "Cigognes". Les avions sont comparés aux "cigognes annonçant le printemps en Alsace". Belfort-Chaux est le terrain de stationnement de la "3" jusqu'à la mobilisation générale le 2 août 1914.

Six Blériot constituent sa dotation. Elle participe dès le début des hostilités à des opérations sur les villes de Mulhouse et Sarrebourg, non sans éprouver des pertes. La 3 débute alors ses déménagements successifs: Epinal le 28 août, Chaumont le 5 septembre, Mery-sur-Seine le 6 septembre et différents terrains de Champagne jusqu'en octobre.

Les missions sont diverses: reconnaissance, réglage d'artillerie, bombardement, le premier combat aérien ayant lieu le 26 octobre lorsque le caporal Tissot et l'Adjudant Bégou attaquent un avion allemand ayant pour armement un simple mousqueton... L'escadrille participe aux différentes batailles se déroulant

durant l'hiver et la première moitié de 1915.

## Le groupe des cigognes

Le 11 avril 1915, le Capitaine Brocard remplace le Capitaine Bellenger à la tête de l'escadrille; dès lors,

*Georges Guynemer, l'as de la SPA 3.*



(Photo SHAA)

le combat aérien devient la mission principale de l'unité. Vers la fin de juin arrivent de nouveaux pilotes: le caporal Guynemer suivi début juillet par le Sous-lieutenant Deullin.

Guynemer s'affirme tout de suite en remportant sa première victoire le 3 juillet. Il pilote un biplan Nieuport; son mitrailleur est le sergent Guerder.

Abandonnant ses Morane-Saulnier définitivement, la MS "3" devient N3 dès qu'elle touche tous ses Nieuport. Le 16 août 1915 elle fait mouvement vers le terrain de Breuil-le-sec dans l'Oise. Elle y restera jusqu'au 15 avril 1916. C'est à partir de ce terrain que le Capitaine Brocard remporte sa deuxième victoire le 28 août.

Durant le deuxième semestre 1915, pas de combat, bien qu'ils soient systématiquement recherchés lors des missions d'observation et de réglage d'artillerie. L'armement s'améliore, les tactiques s'ébauchent et durant le mois de décembre, Guynemer abat 3 avions.

L'année 1916 débute par la disparition le 3 février du Lieutenant Grassal et du Sergent Grivotti. En mars, les meilleurs éléments partent dans le secteur de Verdun, sous la direction du Capitaine Brocard. La bataille aérienne fait rage, les victoires s'accumulent mais les blessures également: Guynemer le 13





SPA 26: Cigogne de Roland Garros, ailes et pattes tendues vers l'arrière (EC 1/5 "Vendée")



SPA 67: Cigogne de Navarre, Cigogne à l'envol, sur fond de triangle (EC 2/3 "Champagne")

mars, Brocard le 18, Deullin le 2 avril.

Pourtant, petit à petit, la supériorité aérienne retrouve le camp français et la victoire aérienne est complète sur le plan aéronautique, malgré pour la N3 les pertes du Sous-lieutenant Perreti le 26 avril et de l'équipage Chassin Hatin le 1<sup>er</sup> mai. L'escadrille se déplace alors sur le terrain de Cachy, près du front de la Somme.

Là, conservant son statut d'escadrille, elle devient de surcroît le centre de formation du "Groupement de combat de la Somme". Sur ce terrain bien équipé, ce "Groupement" devient bientôt le "Groupe de Combat 12" et enfin le "Groupe des Cigognes".

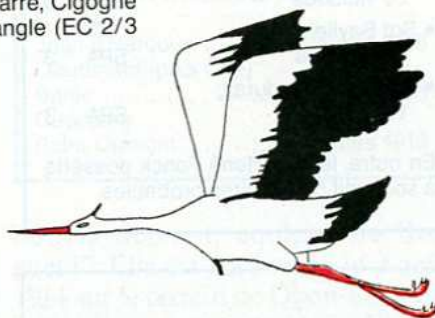
Son chef reste le Capitaine Brocard mais les effectifs s'étoffant, il est bientôt constitué de quatre escadrilles: N3, N26, N73, N103 plus temporairement les N37, N62 et N65.

C'est à cette époque que Brocard choisit définitivement, parmi une dizaine de projets, la cigogne aux ailes basses pour insigne.

### Première escadrille de France

De nouveaux pilotes arrivent en mai. Parmi les plus célèbres il faut citer Raymond, de la Tour, Heurtaux, Dorme, Guignet. Remis de sa blessure, Guynemer rejoint l'unité pour y découvrir le nouveau Nieuport: le Bébé Nieuport, monoplace, surclassant tous les appareils allemands.

De juin à septembre 1916, discipline, audace, courage, permettent aux pilotes de remporter de très nombreuses victoires lors de la



SPA 167: créée en octobre 1918, Cigogne de Romanet, en vol, ailes hautes déployées (EC 2/4 "La Fayette").

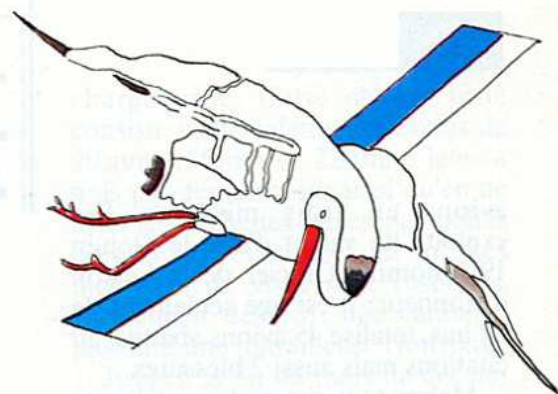
### Les origines de la "Cigogne"

Vers le milieu de l'année 1915, une équipe de territoriaux devant effectuer le camouflage des hangars arriva à l'escadrille N 3. Un des membres de cette équipe propose à Guynemer de peindre sur son avion un insigne plus caractéristique que la bande noire. Il réalisa la Cigogne, oiseau devant évoquer l'Alsace perdue, et dont le vol, les ailes tendues, semblait mener vers la Victoire...

À la création du Groupe de chasse n° 12, le Capitaine Brocard imposa à tous les commandants d'escadrille l'insigne de la Cigogne; les positions en vol furent différentes.



(Photo SHAA)



SPA 73: Cigogne de Deullin, dite "Cigogne japonaise" (EC 2/8 "Nice")

bataille de la Somme. La maîtrise du ciel appartient aux Nieuport mais des missions moins connues incombent également aux équipages: reconnaissance à très basse altitude sur les lignes dans le but de savoir exactement qui est qui et dans quelle tranchée!...

Au point de vue des tactiques, l'avion isolé laisse la place à la patrouille de couverture qui survole inlassablement les objectifs. Peu à peu, toutes les autres unités adopteront ce travail en équipe. C'est également à cette époque qu'apparaissent les premiers Spad VII assurant à leur pilote la maîtrise incontestée du ciel.

Le 13 septembre, le N3 est citée à l'ordre de la 6<sup>e</sup> armée.

Les pilotes de la "3", par leurs résultats, font que leur escadrille devient pour le nombre des victoires la "Première Escadrille de France".

Guynemer totalise alors trente victoires, le Lieutenant Heurtaux remplace le Commandant Brocard.

### "Hélène", la cigogne en peluche

Le 28 janvier 1917, départ du Groupe pour la Lorraine. Il s'installe à Manoncourt et reprend immédiatement la maîtrise du ciel. Victoires et promotions se succèdent: Guynemer et Heurtaux sont nommés capitaines le 1<sup>er</sup> février; le Capitaine Auger prend la tête de la N3 en mars.

Certains anciens quittent l'unité pour animer les escadrilles nouvellement formées. Entièrement équipée de Spad VII, la N3 devient officiellement "SPA 3" début avril.

Guynemer remporte victoire sur victoire. Le 25 mai, il abat quatre





avions en trois missions. Ses exploits lui valent d'être le 11 juin 1917 nommé Officier de la Légion d'Honneur; il est âgé seulement de 22 ans, totalise 45 avions abattus, 20 citations mais aussi 2 blessures.

Malgré tout, des pertes cruelles se font sentir avec la disparition du Sous-lieutenant Dorme le 25 mai. Ses raids en solitaire, très tôt le matin, dans les lignes ennemies et à très haute altitude (4000 m) lui ont donné de nombreuses victoires - généralement non homologuées car en territoire ennemi - surtout aux dépens des bombardiers allemands.

## Le palmarès des SPA 3 et SPA 103

• Cne Fonck, 75 victoires (l'As des As)	SPA 103
• Cne Guynemer, 53 victoires	SPA 3
• Slt Dorme, 23 victoires	SPA 3
• Slt Heagelen, 22 victoires	SPA 103
• Slt Marinovitch, 22 victoires	SPA 3
• Cne Heurtaux, 21 victoires	SPA 3
• Cne Deullin, 20 victoires	SPA 3
• Sgt Baylies, 12 victoires	SPA 3
• Ltt Bozon-Verduraz, 11 victoires	SPA 3

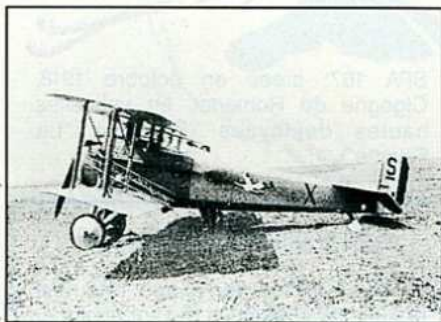
En outre, le Cne René Fonck possède à son actif 52 victoires probables.

ville puis descendre en piqué vers les lignes allemandes. Pendant que Guynemer amorce ainsi l'attaque d'un ennemi, Risacher cesse son observation et retourne au combat.

En fait, Guynemer arrivé sur les lignes ennemies a découvert avec son rare coup d'œil, un petit avion allemand genre Fokker et apparemment seul. Guynemer l'attaque par deux fois mais le Fokker, habile manœuvrier, se dégage. Dès lors, Guynemer, appuyé par Bozon-Verduraz, vire et s'apprête à renouveler ses passes. Mais voilà que surgissent une dizaine de Pfaltz. Bozon-Verduraz se porte seul à leur rencontre et tente de les tenir en respect tandis que Guynemer s'acharne sur l'audacieux Fokker. Mais bientôt,



Spad VII de la SPA 3 appartenant à Dorme.



Spad VII de l'escadrille SPA 103.



Spad XIII. La cigogne figurée sur l'appareil est celle de René Fonck.

Il n'avait jamais été touché auparavant et totalisait déjà 23 victoires. Il ne se séparait presque jamais de sa mascotte "HÉLÈNE", cigogne en peluche, qui trône encore aujourd'hui au musée de l'Escadron 1/2 Cigognes et qui participe à toutes les cérémonies officielles.

Le 27 juillet, le Capitaine Guynemer prend le commandement de la SPA 3. Celle-ci se déplace successivement sur les terrains de Bierne et de Saint-Pol-sur-Mer. Guynemer met au point un avion modifié selon ses instructions: le Spad-canon. Les 27 et 28, il abat grâce à cet appareil deux avions ennemis.

Le 7 août, Heurtaux prend la tête de la SPA 3. La notoriété des pilotes de la 3 s'étend sur toute l'Europe; les décorations pleuvent, les visites se succèdent. Heurtaux quitte les Cigognes le 3 septembre, grièvement blessé. Il est chevalier de la Légion d'Honneur pour faits de guerre et totalise 15 citations et 21 victoires.

Guynemer donne partout l'exem-

ple: "Il faut toujours dépasser la limite, tant qu'on n'a pas tout donné, on n'a rien donné." Plusieurs incidents le privent de victoires début septembre; le 11, il part en patrouille avec Bozon-Verduraz.

## Son dernier combat

Guynemer a demandé au sergent Risacher de former une patrouille légère d'accompagnement. Elle se heurte très vite à une vingtaine de Pfaltz. Pendant le combat, le Sgt Risacher croit apercevoir au loin l'avion de Guynemer tomber en

Bozon-Verduraz se retrouve seul. Guynemer, le grand As, ne reparaitra pas.

Le corps de Guynemer, retrouvé par une patrouille allemande, porte une blessure au cou. L'intensité des bombardements le fera disparaître peu après; seuls les pièces d'identité et le rapport de la patrouille parviendront en France, via la Suisse.

Le 19 octobre 1917, la Chambre des députés décide à l'unanimité que le nom du capitaine Guynemer sera gravé sur les murs du Panthéon.

## 175 victoires officielles

Pourtant le combat continue. Après un séjour dans l'Aisne, marqué par le mauvais temps, le Groupe de combat 12 reçoit les Spad 13 et fait mouvement sur le terrain de Beauzé-sur-Aire, dans l'Argonne. La physionomie de la SPA 3 se transforme, les vieux pilotes ont disparu ou bien ils ont été mutés.

Le 7 mars 1918 le groupe se déplace sur le terrain de Lhery, dans

## Commandants successifs de la SPA 3

Capitaine Brocard .....	2 août 1914
Lieutenant Hertaux	Novembre 1916
Capitaine Auger.....	Mars 1917
Capitaine Guynemer.....	28 juillet 1917
Capitaine Heurtaux.....	07 août 1917
Lieutenant Raymond	Septembre 1917
Lieutenant Grasset...	Septembre 1918
Lieutenant Grasset..	Septembre 1918
Lieutenant Dombroy.....	Octobre 1918
Capitaine de Romanet ...	Octobre 1918



la Marne. Les quatre escadrilles travaillent en collaboration étroite. Les combats acharnés opposent les Spad XIII aux Fokker DVII. Les terrains de stationnement se succèdent au rythme des attaques et contre-attaques durant toute la première moitié de l'année.

Du 26 septembre au 4 octobre, la SPA 3 participe aux opérations de Champagne et d'Argonne, puis elle suit le mouvement des troupes jusqu'à Mézières. Le 11 novembre 1918, elle stationne avec les autres Cigognes sur le terrain de Hauviné, dans les Ardennes, sous le commandement du capitaine de Romanet. A l'armistice, la SPA 3 totalise 175 victoires officielles.

Le 28 avril, les cigognes font mouvement vers leur garnison en Allemagne: Gemersheim, où elles restent jusqu'à juin 1920, date de la signature du traité de paix. La quatrième citation leur est décernée le 5 décembre 1918.

Cette quatrième citation confère à la SPA 3, le droit d'attacher à son fanion la fourragère aux couleurs de la médaille militaire.

Autre escadrille célèbre du groupe des Cigognes, la SPA 103 était initialement une escadrille de Spad VII de l'escadrille SPA 73.

#### Commandants successifs de la SPA 103

Escadrille Br. 3  
Capitaine Benoist ..... 2 août 1914  
(formation de l'escadrille)

Escadrille VB3 puis VB 103  
Lieutenant Wuillermoz ..... intérim  
Capitaine  
Max Boucher ..... 1<sup>er</sup> juillet 1915  
Lieutenant  
de Montjou ..... 25 octobre 1915  
Capitaine Gallet ..... intérim

Escadrille N 103 puis SPA 103  
Capitaine  
Jean d'Harcourt ..... février 1916  
Lieutenant (puis Cne)  
Batté ..... 27 mars 1918  
Capitaine  
Point-Dumont ..... 16 mars 1919

bombardement, équipée de Bréguet 17. Elle est stationnée le 2 août 1914 sur le terrain de Dijon-Longvic. Très vite équipée d'avions Voisin, elle fait mouvement vers les terrains de Villacoublay et Vidamée où elle termine son organisation le 12 janvier 1915.

#### Les "joies" du vol de nuit

Sous le nom de "VB3", elle est équipée de six avions de bombardement, biplaces pouvant transporter à 95 km/h, 2 personnes et 100 kg de

charge utile. Cette charge utile consiste principalement en obus de 90 mm, 155 mm et 220 mm, jetés à bras par-dessus bord, ainsi qu'en de diverses fléchettes jetées par boîtes de 500 sur les troupes au sol. Les méthodes de visée sont rustiques, l'armement défensif: une carabine, plus tard une mitrailleuse Hotchkiss.

Jusqu'à la fin du mois de décembre 1914, la VB3 protège le Grand quartier général de Chantilly. En janvier 1915, l'escadrille fait mouvement vers Toul, bientôt rejointe par les VB1 et VB2. Les missions, caractérisées par une navigation difficile commencent dans la région de la Woëvre. Le 4 mars, les escadrilles du Groupe de bombardement "ajoutent 100 à leur numéro": la VB3 devient VB 103.

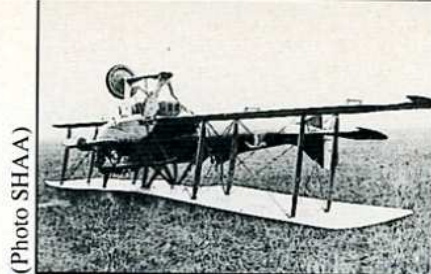
Les missions de bombardement se succèdent: nœuds ferroviaires, convois, concentrations d'artillerie, terrains d'aviation, centres industriels de la Moselle et de la Meuse. Petit à petit, les missions collectives prennent le pas sur les raids individuels.

Un mois de préparation est nécessaire pour la réalisation du raid sur les usines de Ludwigshafen: 400 km dans les lignes ennemies, aller et retour, pour détruire les usines de



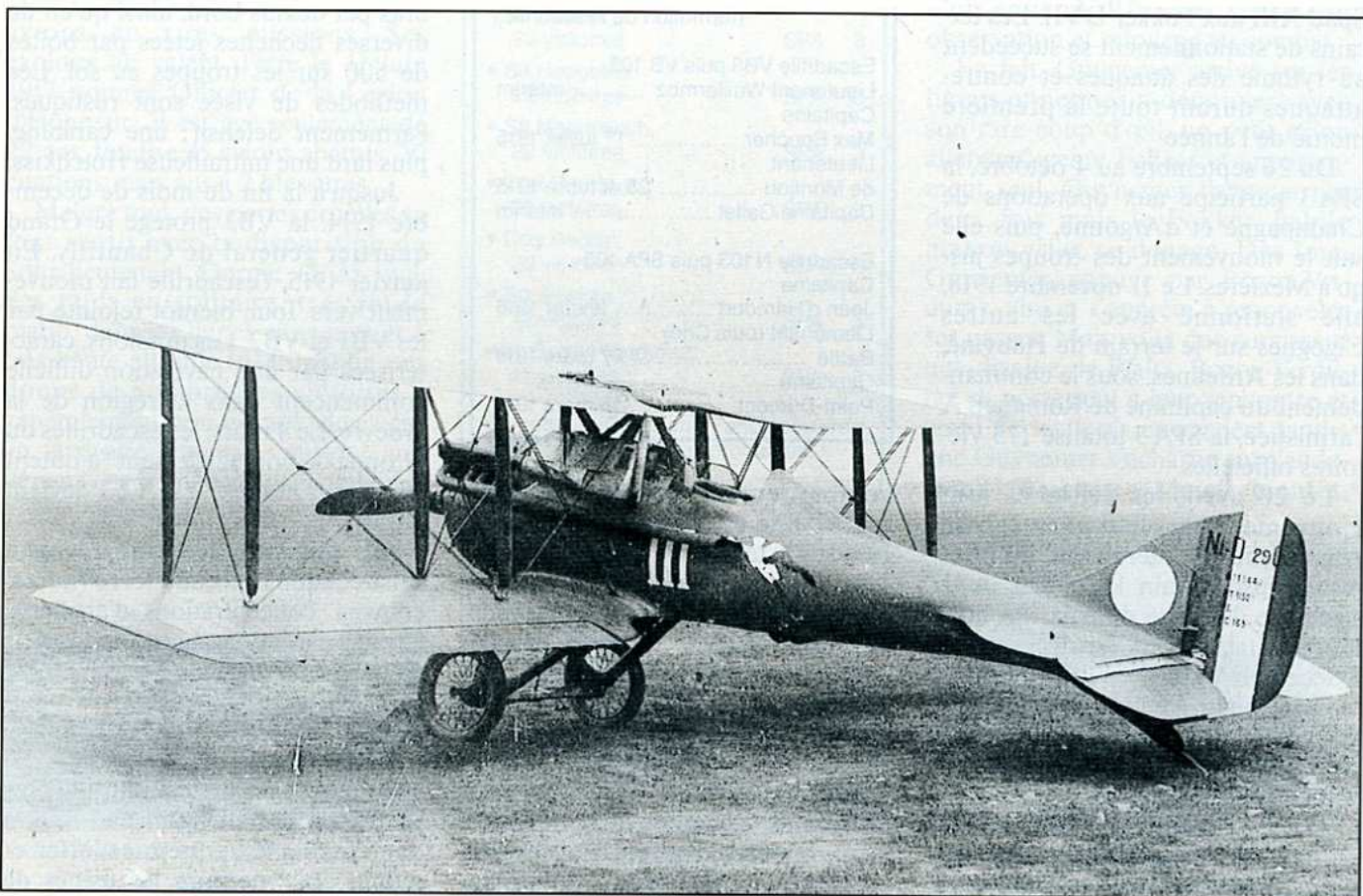
(Photo SHAA)





(Photo SHAA)

*Insolite : une cigogne les pattes en l'air à Strasbourg.*



(Photo SHAA)

*La "Cigogne" reste portée comme en témoigne ce Nieuport de la SPA 3 dans le milieu des années 20.*

gaz asphyxiants. Cette opération est un succès, malgré la perte du commandant de Goÿs. A la suite de cette action, le 1<sup>er</sup> Groupe de bombardement est cité à l'ordre de l'armée.

En juin et juillet, de nombreuses missions de représailles sont effectuées. Fin juillet toute l'aviation de bombardement se trouve réunie sur le plateau de Malzeville, sous les ordres du commandant Roisin. Une activité intense jusqu'au mois de septembre vaut au Groupe sa deuxième citation à l'ordre de l'armée.

Le Groupe de bombardement n°1 retrouve fin septembre les Groupes n°2 et n°4 près de Châlons-sur-Marne. En coopération, ils participent aux opérations en Champagne, subissant quelques pertes lors des raids.

## Offensive sur Verdun

Le 18 décembre, sept pilotes bombardent de nuit la gare de

Metz-Sablon. A cette même époque, une escadrille de Nieuport 65 est rattachée au groupe pour assurer sa défense. Cette fin d'année est surtout marquée par la réorganisation de l'aviation de bombardement.

Le 3 février 1916 le Groupe de bombardement n°1 perd trois escadrilles : les VB 102, VB 103, VB 112, qui sont transformées sur Nieuport. La VB 103 devient N 103 et fait mouvement le 19 février sur le terrain de Cachy dans la Somme.

En juin, le commandant d'Harcourt prend le commandement de l'unité. L'activité est alors surtout consacrée à des missions de reconnaissance à très basse altitude, transport et débarquement d'agents des services secrets derrière les lignes.

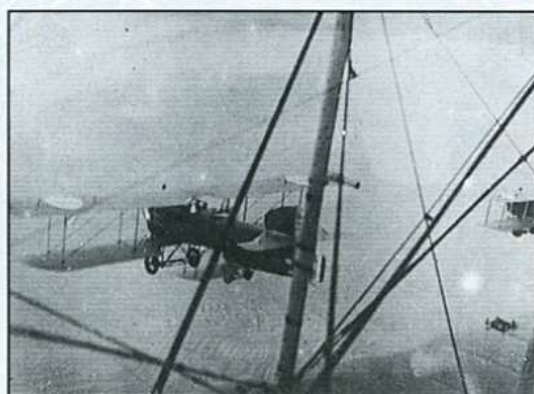
C'est le début de l'offensive sur Verdun qui entraîne l'intégration de la N 103 au Groupe de chasse N° 12. Très vite arrive la première victoire aérienne de l'escadrille, remportée le 24 août par le maréchal des logis de Linières, dans la région de

Péronne. Membre à part entière du Groupe des Cigognes, la N 103 adopte pour insigne officiel la cigogne piquant, ailes déployées vers le haut, dite "Cigogne de Fonck".

C'est avec le début de la bataille de l'Aisne que Fonck débute sa série de victoires : 6 victoires le 9 mai et 6 autres le 26 septembre. Le 9 septembre 1917, commandée depuis fin mars par le capitaine Battle, une nouvelle palme orne sa croix de guerre. La SPA 103 est citée une nouvelle fois à l'ordre de l'armée.

L'activité de l'escadrille ne s'arrêtera qu'à l'armistice, à la date duquel elle totalise 101 victoires officielles et trois Draken incendiés. Aujourd'hui, très peu de documents sur cette unité sont disponibles. Ils ont en grande partie été détruits soit en opérations, soit durant les années suivant les conflits.





(Photo SHAA)

# DANS L'ENFER DU CIEL

L'une des plus grandes heures de gloire des "combattants du ciel" prend place à la fin de la guerre. L'objectif : la destruction de la gare de Conflans-Jarny, près de Metz.

14 septembre 1918. Sur le front de Lorraine, l'armée franco-américaine est passée à l'attaque du secteur saillant de Saint-Mihiel. Malgré les circonstances atmosphériques détestables, l'aviation a pris une part très rude aux opérations. Les escadres de bombardement se sont enfoncées loin dans les lignes, allant déverser un tonnage considérable de projectiles pour désorganiser l'ennemi.

La gare de Conflans-Jarny, véritable carrefour stratégique qui commande le couloir de la Woëvre, est, à ce titre, un objectif capital. Un embouteillage de celle-ci, ne serait-ce qu'une heure ou moins, n'a pas de prix pour l'offensive.

A Saint-Dizier, tout le G.B. 4 (Groupe de Bombardement N°4) est prêt à partir sur cet objectif. Il comprend les 131<sup>e</sup>, 132<sup>e</sup>, 134<sup>e</sup> escadrilles, toutes équipées de Breguet 14.

## Eviter le combat

Voici le capitaine Etourneau, commandant du Groupe. Il a reçu par téléphone les ultimes indications du Quartier Général de la Division. L'altitude imposée est de 3 000 mètres. Il n'y aura pas de pro-

tection de chasse. On ne devra compter que sur le seul appui de quelques triplaces Caudron R11 d'accompagnement. Etant donné le sens et la violence du vent, on entrera par l'ouest, du côté de Verdun et, après Conflans, on regagnera les lignes au plus court.

Voici l'héroïque capitaine Mezergues, le chef de la 131, Rousselet, il commande la 134. Voici enfin le froid et pondéré capitaine Jeannekeyn et toute la 132. Sous leurs cuirs brillants, ils portent des tuniques noires, bleu horizon, bleu ardoise ou kaki, à cols rouges, blancs ou jaunes. L'aviation est un oiseau magnifique mais dont la livrée définitive sera longue à pousser.

Contrairement aux chasseurs qui, par métier, recherchent le combat, la mission consiste pour les bombardiers à l'éviter et à s'enfoncer loin au-dessus des terres hostiles avec des appareils lourdement chargés, peu maniables. A bord des avions, pas de parachute, donc pas d'espoir en cas de coup dur. D'où la terrible boutade de Nungesser: "Dans l'aviation, la mort ne travaille qu'en gros, pas au détail."

Les moteurs tournent. Quelque part sur le terrain, un bras a fait un geste. Alors, d'un seul élan, tous les avions de la 131 ont roulé en rugis-

sant, sur l'herbe vernie par le soleil. Pas longtemps. Malgré leur charge, le grand vent d'ouest les a tout de suite arrachés du sol. Que fait la 134?... Elle aurait dû déjà décoller. Qu'importe! on se retrouvera, tout à l'heure, au-dessus du terrain.

A son tour, Jeannekeyn entraîne la 132. Ses Breguet, tous ensemble, ont sauté les carrières à la suite de Paillard, avion-guide. Ils décrivent un long virage et, quinze minutes plus tard, reviennent à la verticale de Saint-Dizier. Ils sont très haut déjà. Où sont les autres?...

Paillard, insensiblement, monte. Et l'heure du rendez-vous approche. La 131 et la 134 sont toujours invisibles. Le capitaine Jeannekeyn est soucieux car l'heure est maintenant dépassée. La 131, entrevue tout à l'heure très loin, a disparu. A-t-elle fait demi-tour? Non, certes! Jeannekeyn connaît Mézergues, la 131, en cet instant, doit franchir les lignes, le cap sur Conflans. Et la 134, avec Rousselet? Lors du passage à la verticale, elle n'était plus sur la piste. Donc elle est là, quelque part dans l'atmosphère. Mais où?... Il faut prendre un parti. Même seuls, il n'y en a qu'un: Conflans!

8 h 45 - 3 000 m. A cette altitude, le vent d'ouest redouble de violence. Les avions sont emportés comme fétus vers les lignes. Le front est dépassé. Paillard tient son cap, rigide. Les équipages serrent sur l'avion de tête. L'ordre est d'exécuter un tir sur zone simultanée,



Photo ECPA - Prise le 22 août 18.



Capitaine Jeannekeyn 15 bombardements.  
Lieutenant Weismhann 20 bombardements, 2 avions abattus.



(Photo SHAA)

Breguet XIV B2 de la BR 131.

c'est-à-dire en formation compacte. Seul l'équipage Paillard-Hincelin effectuera les opérations de visée.

Déjà l'artillerie antiaérienne allemande ouvre le feu avec rage. L'escadrille Mézergues vient probablement de passer. Aussi, à la vue de la 132, la fureur germanique ne se contient plus. Le capitaine Jeannekeyn, qui s'est déchargé sur Paillard du souci de faire la route, observe le ciel et le sol tandis qu'autour de l'escadrille les obus allemands ne cessent d'exploser. Plusieurs appareils ont déjà été touchés mais aucun dans ses œuvres vives.

### Croix noires en vue

Le regard de Jeannekeyn vient d'effleurer le village de Villers-sur-Pareid et aussitôt il a vu, aux pâles rayons du soleil, dans la brume légère, scintiller, aériens, des reflets d'ailes et de métaux. Ils sont encore beaucoup plus bas mais Jeannekeyn est fixé. Il va falloir se battre, s'ouvrir la route!

9h05 - Les avions ennemis montent à toute vitesse. On les distingue bien à présent, comme des mouches mortelles. Ce sont tous des Fokker, avec la livrée brune, scellée de croix

de fer. Combien sont-ils? Six. Sept. Huit... En voici d'autres là-bas, sur le terrain d'aviation ennemi de Jarny! On les voit rouler sur le sol, décoller par petites patrouilles puis se mettre en cercle au-dessus de la piste et se former en groupes de sept ou huit. Cela va faire de vingt-cinq à trente avions. Trente contre neuf. Trois contre un. La partie sera dure!

Brusquement, le triplace R11 de protection, qui se tenait au flanc de l'escadrille, descend en spirale, à gauche, sans que Jeannekeyn, ni personne, ait pu en saisir la raison. Baisse de régime? Manœuvre? On ne sait pas. On ne saura jamais. Le lieutenant Weissmhann s'est penché et il voit, à plusieurs centaines de mètres au-dessous, le R11 tout de suite aux prises avec plusieurs appareils ennemis. Nul ne pourra dire ce qu'il en est advenu.

La 132 va buter en plein dans une densité anormale de chasse autour de Conflans, provoquée par le passage de la 131. Elle se trouve dans

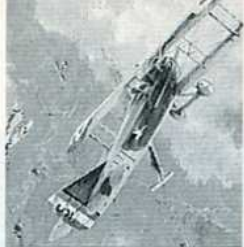
Slt Paillard 70 bombardements.  
Sgt Hincelin 14 bombardements.

l'exacte situation de quelqu'un qui aborderait un guêpier dans lequel on viendrait, l'instant d'avant, de donner un coup de talon. Toutes les guêpes sont en l'air, furieuses. Venus de tous les points du vide, les avions allemands apparaissent brusquement, se rapprochent d'abord avec circonspection. Les voilà qui manœuvrent. Un groupe d'une dizaine s'ouvre en éventail, de la 132, et, délibérément, s'installe à la même altitude. Il y a là des Fokker D7 et des Halberstadt. Et voici qu'au-dessous, à une centaine de mètres, un autre groupe vient de se glisser sournoisement. Ce sont des Pfalz, avec leur camouflage zébré de marron et de vert qui les font se confondre avec la terre. Ces derniers n'attaqueront pas. Mais, au cours du combat, l'un des nôtres, désemparé, blessé à mort, plongera-t-il vers le sol; alors ils se jetteront aussitôt sur lui, tous ensemble, comme des requins affamés. Jeannekeyn, un par un, les dénombre, puis

Photo ECPA - Prise le 22 août 18.

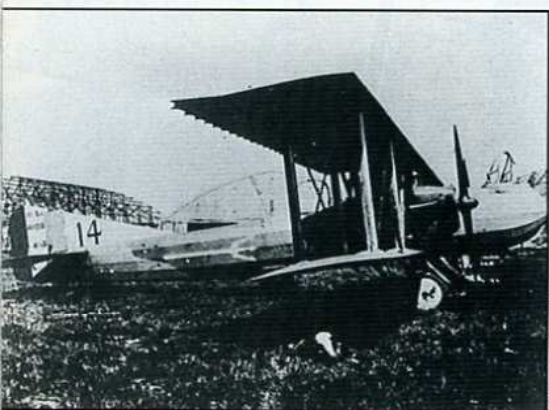






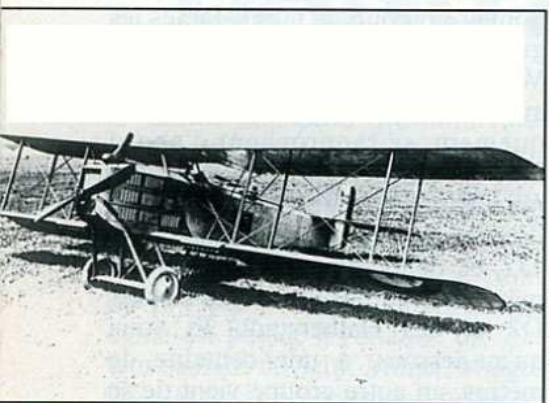
(Photo SHAA)

Halberstadt.



(Photo SHAA)

Caudron R11 de la C 46.



(Photo SHAA)

Breguet XIV B2.

Jeannekeyn comme pour l'interroger. "Ça va, ça va, on continue! Tout droit."

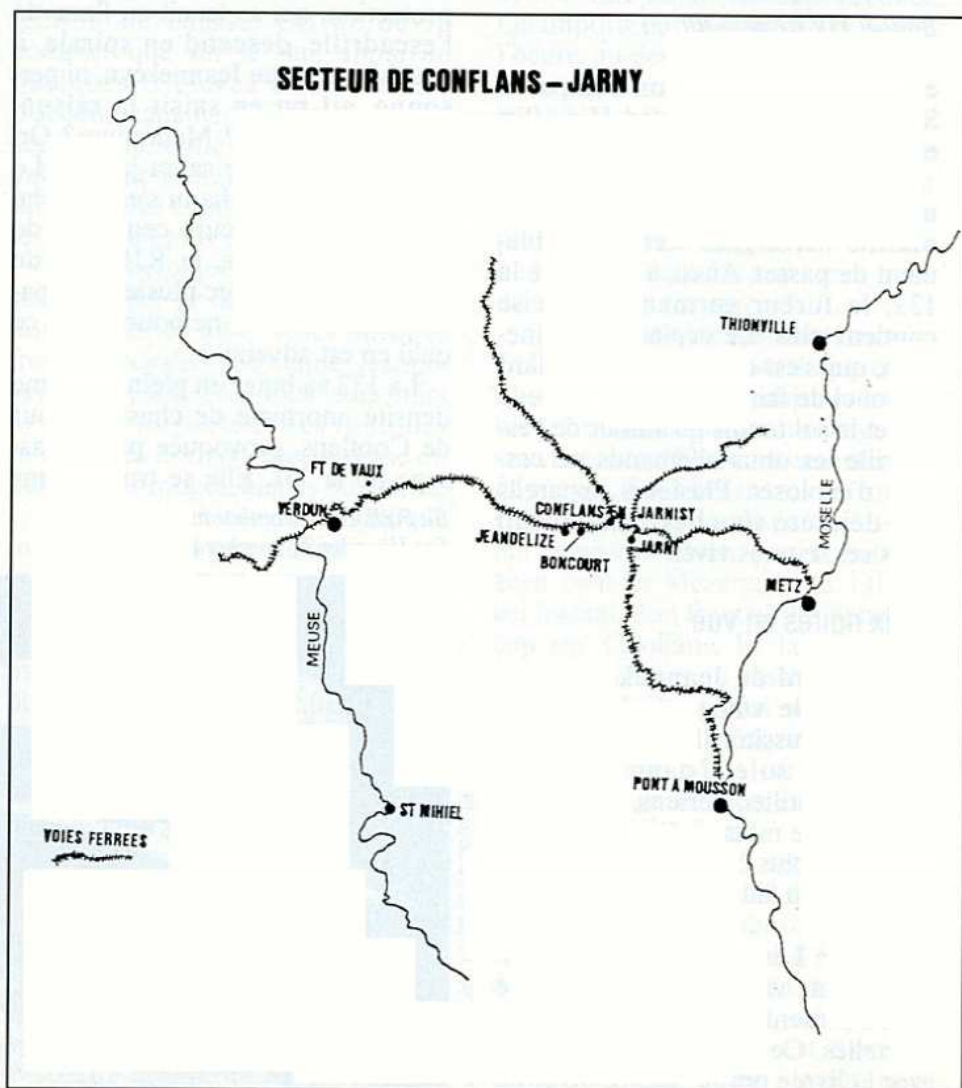
## Larguez les bombes!

Depuis que les avions allemands encadrent la 132, l'artillerie anti-aérienne a naturellement cessé de tirer mais ce qui pourrait surprendre, c'est l'attitude des chasseurs ennemis. Fokker D7, triplans Fokker, Halberstadt et Pfalz, tous demeurent passifs pour l'instant. A bord de la 132, nul étonnement. On sait que, contre toute vraisemblance, il y a neuf chances sur dix pour qu'on ne soit pas attaqué avant le bombardement. Il en est parfois ainsi. Une étrange consigne dont le mobile échappe.

Voici justement Conflans. Attention! Hincelin vient de lever le bras!

C'est le signal. Alors, au sein de la 132, la vie s'est arrêtée. A travers le gant fourré, la main des bombardiers a serré la poignée nickelée du levier des lance-bombes. Et on attend... Dans son viseur, Hincelin, nuque penchée en dehors de la carlingue, le visage coupé par le vent glacial, aligne les pinules. Il voit glisser des taches vertes, rouges, jaunes, blanches, puis défiler le fuseau sombre de la gare dans le plan de foi du viseur. La bulle est bien au centre du niveau... Le bras, d'un geste sec, vient de s'abaisser. D'un seul coup, toutes les mains ont tiré les leviers. Et les 192 bombes, brusquement libérées, culbutent, d'abord, sur leur trajectoire mais, bientôt rétablies, pointes en bas, s'enfoncent dans le vide avec un sifflement terrifiant. Hincelin, aussitôt, a manœuvré la commande de l'appareil photogra-

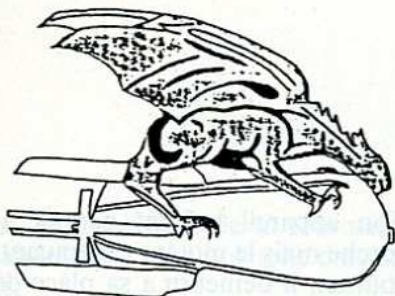
## SECTEUR DE CONFLANS - JARNY



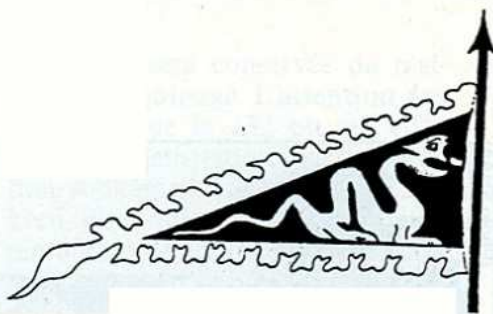
les abandonnant, cherche des yeux un peloton de triplans Fokker qui l'inquiète. Où sont-ils? Ah! Ils sont là! Déjà! Tout près, juste au-dessus de l'escadrille. Ils la dominent de leur vol funèbre d'oiseaux de proie.

Allons, la 132 est bien encadrée! Personne encore ne tire. A peine éclate, de loin en loin, la détonation isolée et claire d'une mitrailleuse allemande que le pilote essaye coup par coup. A bord de la 132, rien, le silence. La discipline de feu a toujours été magnifique à l'escadrille. Elle y met tout son orgueil. Les mitrailleurs sont debout, face à l'arrière, la ceinture débouclée, la crosse à l'épaule, immobiles. Les Breguet naviguent, toujours en vol de canards mais maintenant presque aile à aile, afin de mieux résister à l'attaque. Ils pourront ainsi se défendre avec le minimum d'angles morts, réalisant ce hérisson de feux idéal des bombardiers de jour. Le lieutenant Paillard a tourné une fois ou deux la tête vers le capitaine





Insigne de la BR 131.

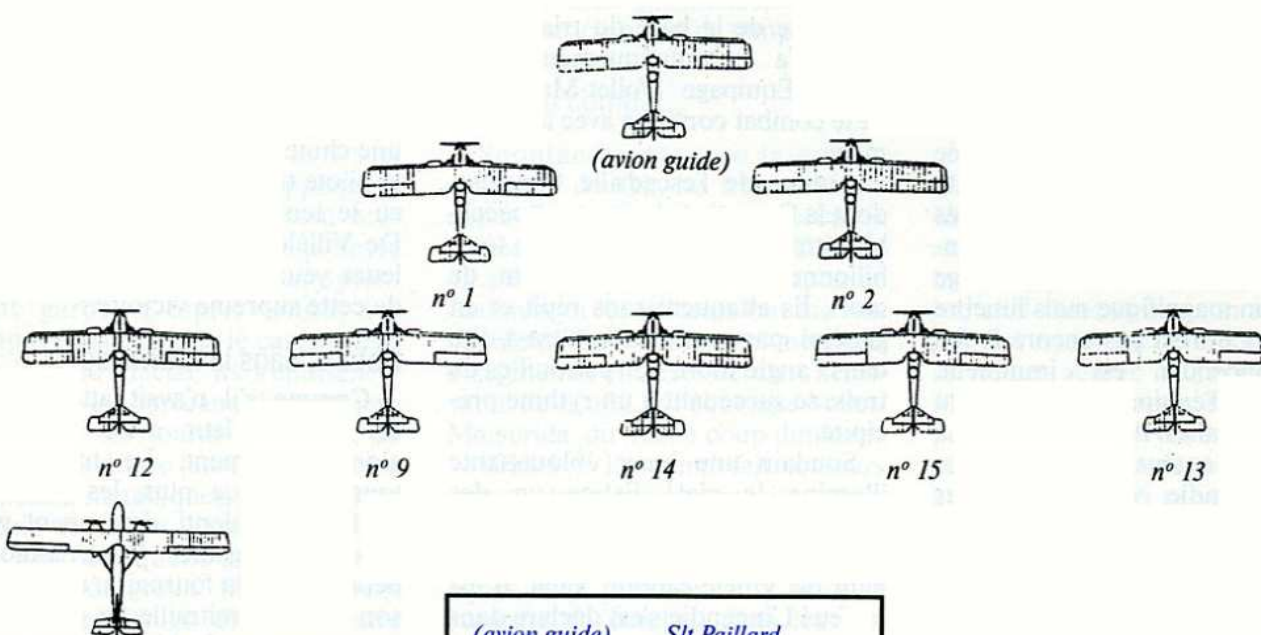


Insigne de la BR 132.



Insigne de l'escadrille C 46.

### Composition de la patrouille de bombardement BR 132 équipée de Breguet XIV



Triplace Caudron R 11 (Escadrille C 46)

phique braqué vers la terre par la trappe inférieure du fuselage pour les clichés réglementaires du bombardement.

#### Le "coup du cinéma"

L'attaque va venir. Les bombardiers débloquent en hâte leurs mitrailleuses, tandis que les pilotes, pour rejoindre les lignes, achèvent le virage qui va les ramener non vers le sud-est (le mouvement n'est malheureusement plus possible) mais vers l'ouest, vent debout. Le nombre des avions ennemis a encore augmenté.

Et, soudain, la bataille s'engage. Tout d'abord, un pilote allemand, magnifique de sang-froid, vient s'incorporer dans l'escadrille française, volant bord à bord avec elle comme s'il en faisait partie, entre l'avion n° 2

(avion guide)	Slt Paillard Sgt Hincelin
n° 1	Cne Jeannekeyn Ltt Weismhann
n° 2	Ltt de Villède Bg Valat
n° 12	Sgt Bridelance Ltt Pechiné
n° 9	Cal Fontaine Soldat Pillot
n° 14	Cap Mestre Asp Grand
n° 15	Bg Vollet Soldat Malacrida
n° 13	Ltt Calbet Sgt Destieux
Triplace Caudron R 11	Sgt Bouglin Bonfils Rouet

et l'avion n°13. Ces trois avions naviguent à se toucher. L'allemand est un biplan monoplace Fokker. Il ne tire pas. Il est simplement attentif à éviter toute collision. Il est si près que le lieutenant Weismhann distingue ses traits.

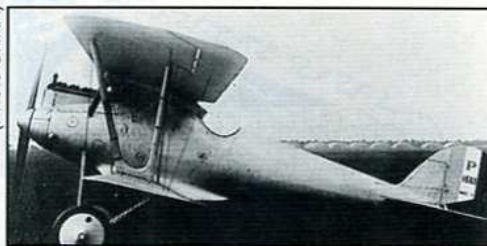
Que fait cet Allemand? Se trompe-t-il? Ne voit-il pas qu'il est au milieu des Français? Est-il fou?... Non, c'est une manœuvre voulue, réfléchie. Le fameux "coup du cinéma", mais la ruse ne prend plus. Ce pilote est là pour détourner les mitrailleurs et, au besoin, se faire tirer dessus. Mais malheur à l'équipage qui donnerait dans le piège avec ce gibier trop délibérément offert! Les autres chasseurs qui, là-haut, veillent à quelques mètres, auraient tôt fait de fondre sur l'imprudent.

9 h 30 - Le capitaine Jeannekeyn





(Photo SHAA)



Pfalz D III

identifie à la verticale le village Boncourt. Une patrouille de trois chasseurs ennemis vient de fondre sur l'avion d'aile droite, celui du lieutenant Calbet-sergent Destieux, le n° 13. Deux l'attaquent sur les flancs et le troisième, survenant par en-dessous, tire en cabrant son appareil. Aussitôt, tous les équipages de la 132 ouvrent le feu. Soudain, du n° 13 s'échappe comme un nuage de fumée blanche aussitôt chassée, rabattue, tordue à l'horizontale par le tourbillon de l'hélice. Tout le monde a compris. Les réservoirs du lieutenant Calbet viennent d'être perforés par les balles. L'essence, pulvérisée par la vitesse, vaporisée par le froid et le vent, provoque cette mousse immaculée, dont les volutes épaisses s'irisent au soleil et s'allongent loin derrière l'empennage comme un magnifique mais funèbre panache. Ce n'est pas encore le feu mais l'incendie est imminent. Cependant, l'équipage est passé au travers des balles. Il est indemne. La preuve, le lieutenant Calbet, pour éviter l'incendie, vient de couper l'allumage et largue son réservoir.

Trop tard! Une longue flamme jaillit du Breguet. Et, de blanc, l'immense panache devient d'un seul coup d'un noir de suie, l'horrible couleur de l'avion qui brûle.

## Le combat continue

Tous ceux qui auront survécu à ce combat garderont leur vie durant la vision du lieutenant Calbet levant un bras et tournant vers ses camarades un visage transfiguré, le visage d'un homme placé brusquement en face de la réalité. Risquant le tout pour le tout, il bascule son appareil et pique à mort pour tenter l'impossible et tâcher d'atterrir avant que l'incendie n'ait dévoré l'avion. A peine a-t-il, torche géante, abandonné l'escadrille que les Pfalz se précipitent pour l'achever. Au même instant, dans le tonnerre des moteurs et le crépitement des mitrailleuses, un avion allemand, lui aussi, prend feu. Une colonne de flammes jaillit en avant du pilote, aussitôt rabattue sur lui. Il tombe

comme un bolide, à la verticale. C'est un Fokker. De grandes croix blanches marquent ses ailes. Calbet et Destieux sont vengés!

9 h 35 - La 132 survole le village de Jeandelize. Dès la chute de l'avion de Calbet, qui formait l'angle de droite de la base du triangle, le n° 15 l'a automatiquement remplacé. Équipage Vollet-Malacrida. Et le combat continue avec acharnement.

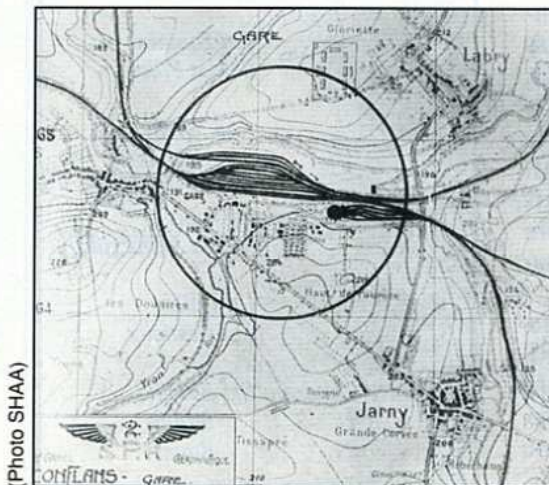
Autour de l'escadrille française, dont la formation demeure impeccable, étroite, les avions ennemis tourbillonnent comme un essaim de mort. Ils attaquent sans répit et en général par en-dessous c'est-à-dire dans l'angle mort, par patrouilles de trois, se succédant à un rythme précipité.

Soudain une lueur éblouissante illumine le ciel! Est-ce un des nôtres? Oui, c'est encore un des nôtres! C'est le n° 2, équipage lieutenant de Villèle-caporal Valat. Il est en feu! L'incendie s'est déclaré dans le réservoir supérieur. Il n'y a rien à faire, ce réservoir n'est pas largable. Ils ont compris. Le lieutenant de Villèle et le caporal Valat sont à leur tour des morts-vivants. Sans révolte, sans horreur, sans un geste, avec un calme splendide, le lieutenant de Villèle, ayant jugé la situation, refuse d'abandonner son poste de combat.

Son appareil brûlant comme une torche mais le moteur continuant de tourner, il demeure à sa place dans l'escadrille, en ligne de vol. Tous les témoins le voient chercher des yeux ses camarades les plus proches, les regarder intensément, puis abaisser doucement le menton sur sa poitrine. L'escadrille vole ainsi quelques secondes, traînant avec elle l'inférieure vision. Les mitrailleuses, un instant muettes, crépitent de nouveau à plein débit. Sous les rafales françaises, un avion allemand se mâte, d'un seul coup, tout debout dans le ciel, montrant à nu son ventre puis bascule sur une aile dans une chute terrifiante, à plein moteur, le pilote tué raide n'ayant même pas eu le temps de couper l'allumage. De Villèle et Valat auront-ils, dans leurs yeux brûlés, emporté l'image de cette suprême victoire?

## Debout dans la fournaise

Comme s'il n'avait attendu que cet instant, leur avion s'enfonce alors doucement. Le moteur ne tourne presque plus, les pales de l'hélice, au ralenti, deviennent visibles. Le brigadier Valat, toujours debout dans la fournaise, arrache de son affût la mitrailleuse et la jette par-dessus bord. Ainsi l'ennemi ne pourra découvrir son dispositif secret lorsqu'il inspectera la carcasse incendiée de l'avion. De Villèle, lui, n'est plus visible dans le brasier. Par miracle, les ailes du Breguet tiennent toujours. Il est déjà beaucoup plus bas. Le brigadier Valat, dont la mission maintenant est bien



(Photo SHAA)





finie, se hisse hors de la fournaise incandescente et se précipite dans le vide.

9 h 40 - L'escadrille Jeannekeyn a perdu déjà trois de ses équipages, deux de l'escadrille et le triplace de protection. Toute l'aile droite du dispositif n'est qu'un trou béant. Les flanquements par feux réciproques ne sont plus assurés. Le capitaine Jeannekeyn passe alors de la gauche à la droite derrière Paillard. Il n'y a plus que six avions en l'air mais l'équilibre est ainsi rétabli.

9 h 50 - Les Allemands attaquent avec un acharnement grandissant. C'est aux deux appareils de queue, à présent, qu'ils en veulent: le n°9 et le n°14. Tous les autres s'appliquent à les couvrir. Les Lewis sont brûlantes, mais, emportés dans la fièvre du combat, les mitrailleurs n'y prennent garde. L'esprit tendu, les tempes en sueur sous le casque malgré le froid glacial, ils s'épuisent à faire virer les cerceaux de tourelles, à changer les lourds tambours de cartouches. Entre leurs pieds, sur les planchers métalliques, des centaines d'étuis de cuivre éjectés frémissent et s'entrechoquent avec un bruit incessant de grelot. Ils ne peuvent l'entendre. Leurs oreilles, leurs gestes sont noyés dans l'onde écrasante du vent des hélices.

9 h 53 - Les Breguet n°9 et n°14 sont eux-mêmes touchés. Le premier, le n°14, perd de la hauteur. Puis, presque aussitôt, le n°9. En vain, Paillard et toute la 132 accompagnent-ils le mouvement pour maintenir la cohésion de l'escadrille. Le 14, caporal Mestre-aspirant Grand, est frappé à mort. L'horrible spectacle va, une fois de plus, se renouveler.

9 h 55 - L'avion n°9, caporal Fontaine-soldat Pillot, accélère sa descente. Il pique, suivi par deux Fokker. Il est impossible de porter aide à l'équipage. Une meute de fossoyeurs de l'escadre von Richthofen, des Pfalz qui croisaient au-dessous, se jette immédiatement sur lui. Le caporal Fontaine largue son réservoir, sans doute criblé de balles. Cependant, l'avion n'est pas encore en feu. Le mitrailleur tient toujours tête à ses adversaires. Dernière

image qui sera conservée du malheureux équipage. L'attention des survivants de la 132 est, en effet, simultanément attirée par la situation, subitement critique, du n°15, si bien que nul ne pourra jamais témoigner de l'agonie du 9. Seules les tombes du caporal Fontaine et du mitrailleur Pillot, retrouvées, après l'armistice, au petit cimetière de La Tour-en-Woëvre, diront qu'ils sont morts en héros.

Donc le n°15, Vollet-Malacrida, donne des signes de détresse. Il est à la traîne, haché de balles, percé comme une écumoire, réservoir troué, commandes de gauchissement coupées. Pourtant l'équipage, miraculeusement indemne, maintient tant bien que mal son altitude. Mais pour combien de temps?

### La fin du combat

Spontanément, avec la grande solidarité de l'air, les trois derniers appareils de l'escadrille assurent la protection du compagnon d'armes en péril. Sur un geste du capitaine Jeannekeyn les moteurs ont été mis au ralenti. La distance, qui menaçait d'augmenter entre les derniers survivants de la 132 et l'équipage Vollet-Malacrida, du même coup diminue.

10 h 05 - L'ennemi fait toujours preuve de la même ténacité acharnée. Mais voici le revers de l'abrupte falaise des Hauts de Meuse. Voici les lignes et le fort de Vaux. Dans le vacarme du combat, dans les derniers sursauts de ce carrousel mortel, un Halberstadt, jusqu'alors particulièrement ardent, rompt le combat. S'éloignant sur la gauche, il dérive au vent d'ouest. Et brusquement, d'un seul coup, il est en feu.

10 h 10 - C'est la fin. Les chasseurs de l'escadre Richthofen renoncent à prolonger la lutte. Comme les nôtres, ils se sont magnifiquement battus. Si l'escadrille Jeannekeyn apparaît presque détruite, les pertes allemandes sont aussi élevées, mais moins apparentes, parce que réparties sur un plus grand nombre d'avions.

Avant que la 132 ait disparu dans les lignes françaises, tout ce qui reste de Fokker, d'Halberstadt et de Pfalz, cessant de manœuvrer et d'attaquer, mettent leurs moteurs au ralenti, font face en avant et, comme rangés à des altitudes diverses sur les gradins d'un immense amphithéâtre céleste, tirent, tous ensemble, une dernière bande à l'adresse des bom-



(Photo SHAA)

*Breguet XIV B2 en vol. A l'arrière, on distingue nettement le poste du mitrailleur.*

bardiers français. Le spectacle est alors grandiose et ceux qui le vécurent ne peuvent l'évoquer aujourd'hui sans émotion.

10 h 15 - Le capitaine Jeannekeyn a signalé aux équipages Paillard-Hincelin et Bridelance-Péchiné de reprendre un régime normal et de mettre cap sur Saint-Dizier. Quant à lui, chef d'escadrille, son rôle n'est pas fini. Ayant fait demi-tour, il vient se ranger auprès de l'avion Vollet-Malacrida toujours en perdition pour le défendre en cas de retour offensif. Mais déjà de toutes parts les appareils ennemis se sont dispersés dans l'éther et s'effacent, les uns après les autres, en direction de l'est.

Onze heures ont sonné lorsque Jeannekeyn et Weismann atterrissent sur le terrain de Saint-Dizier. Ayant roulé son Breguet jusqu'aux hangars et coupé le contact, Jeannekeyn s'est libéré de sa ceinture et a relevé ses lunettes. Il contemple un instant le décor familier, cette herbe verte, dorée de soleil, ces lignes d'arbres, ce cirque lointain de forêts déjà rouillées par l'automne, tous ces camarades, ces officiers, ces mécaniciens qui se précipitent vers lui. Paysage, pour lui, dépeuplé... L'horizon se brouille. La gorge serrée, les yeux embués de larmes, il est descendu lentement du flanc de son avion. Et c'est d'un pas très lourd qu'il s'est dirigé vers les bureaux du Groupe où sa main va tracer sur le journal de l'escadrille les lignes de son rapport: Aujourd'hui, 14 septembre 1918, à 9 h 30, la 132 a lancé deux tonnes de projectiles sur la gare de Conflans-Jarny.

Mission remplie!

**D'après le récit de René Chambe,  
adapté par le Lcl Henri Guyot.**





# RENÉ FONCK

## L'as des as

René Fonck est le plus grand as des aviateurs de la première guerre mondiale. Sa supériorité sur ses adversaires n'était pas due à des coups de chance ou à des hasards mais bien à sa technique de combat servie par des qualités exceptionnelles.

Mobilisé le 22 août 1914, le jeune ingénieur vosgien, diplômé des arts et métiers, est versé tout de suite dans l'aéronautique militaire à Dijon. Après des classes pénibles au 11<sup>e</sup> Génie à Épinal, il est enfin affecté en tant qu'élève pilote à Saint-Cyr-l'École le 15 février 1915. Il suit ensuite le cours de perfectionnement de Lyon avant d'attaquer la pratique sur "rouleur" à la base du Crotoy (Somme) où il obtient son brevet de pilote sur Caudron G 3 le 31 mai 1915 (n° 779). Il a tout juste 21 ans.

Le caporal René Fonck est envoyé à l'escadrille de reconnaissance à Corcieux (au sud de St-Dié). Désormais, cet orphelin de père depuis l'âge de 5 ans, déraciné d'Alsace par la défaite de Napoléon III en 1870, va pouvoir prendre sa revanche sur les Allemands à sa manière.

Le 22 août 1915, il reçoit sa première citation à l'ordre de l'Armée pour une reconnaissance périlleuse accomplie sous le feu ennemi. Mais l'action qui donnera naissance à sa formidable carrière a lieu un an plus tard, le 6 août 1916. Ce jour-là, Fonck dans son avion de reconnaissance attaque *"deux Rumpler fortement armés, en prend un en chasse par une série de manœuvres audacieuses et habiles et le contraint à atterrir indemne dans nos lignes"* (extrait de sa 3<sup>e</sup> citation). Il reçoit la Médaille militaire.

L'observateur allemand écumait de rage : il avait en effet dans sa poche une permission qui aurait dû commencer l'après-midi même ! Quant au pilote, il ne peut que déclarer qu'il avait constamment été dominé par le Caudron et qu'il ne pouvait ni s'échapper, ni tenir le

Français dans un angle de tir. Ce seront les deux seuls prisonniers que Fonck fera de toute la guerre, les autres *"ne voulaient pas venir, alors dame... il était bien obligé de les "descendre" !*

Malgré la lenteur des avions d'observation qu'il utilise, René Fonck abat en deux ans 2 appareils ennemis en 600 heures de vol, ce qui lui donne son billet d'entrée dans la chasse. Le 25 avril 1917, l'adjutant-chef René Fonck est muté dans le glorieux groupe des "Cigognes" du commandant Brocard.

### Technique de combat

Bénéficiant alors de la totale confiance de son chef d'escadrille, le capitaine Jean d'Harcourt, Fonck peut, grâce au plus bel appareil de la SPA 103, un Spad VII 180 CV, faire des merveilles. Moins de trois semaines plus tard, il est cité comme as au communiqué des armées pour sa cinquième victoire. Le 12 juin, il abat son premier as allemand, le capitaine Von Baer (12 victoires), en vengeant le sous-lieutenant René Dorme (23 victoires).

Le 30 septembre 1917, titulaire de 15 victoires, il venge le symbole des as de guerre, le capitaine Georges Guynemer en abattant l'oberlieutenant Wissemann. Il est nommé sous-lieutenant et chevalier de la Légion d'Honneur.

Dans son livre *"Mes combats"* (Paris 1920), il s'est expliqué sur sa technique de combat : *"Je sais me placer dans les angles morts de l'avion attaqué, sans engager avec lui un véritable duel. Guynemer combattait autrement et affrontait régulièrement le feu, mais cette tactique est très dan-*



(Photo SHAA)





moins expérimentés, sa technique de combat. Mais il s'expliquait mal et n'était pas très pédagogue ; les travaux pratiques par contre, c'est-à-dire des patrouilles sous sa direction, étaient d'excellentes leçons de virtuosité.

### 126 victoires probables

L'année 1918 est la préfiguration, au point de vue de la technique de la chasse, des combats futurs. Fonck est un des premiers à comprendre la nécessité de posséder une technique de combat lui assurant la victoire, et certainement celui qui la maîtrise le mieux. Commencée sur le tard, en mai 1917, sa carrière de chasseur va exploser durant l'année 1918.

Pilote au courage froid, possédant une science du combat aérien presque instinctive, Fonck était servi par des qualités physiques et morales tout à fait exceptionnelles qu'il s'attachait méthodiquement à entretenir.

Une acuité visuelle et une habileté manœuvrière remarquables lui permettaient de maîtriser le déroulement des combats qu'il savait engager avec un sens tactique développé. Il pouvait placer une balle dans une pièce de dix centimes à 20 mètres de distance. Tireur d'élite, il triomphe de la plupart de ses adversaires en quelques courtes rafales sans jamais avoir été lui-même descendu ni touché par un projectile. En dix mois, il va descendre 56 avions allemands (victoires homologuées).

*gereuse, elle met le pilote à la merci d'un enrayage de son arme.*

*J'utilise toujours les angles morts et suis forcé pour cela de tirer quelle que soit la position de mon Spad, mais je m'y suis fait depuis longtemps. Mes rafales sont de huit à dix cartouches au maximum et souvent je n'emploie pas plus de trois balles.*

*Outre l'avantage d'économiser les projectiles, ce procédé a aussi celui de me faciliter la visée et de réduire les chances d'enrayage ou de rupture de la mitrailleuse. J'ajoute encore que pour obtenir des résultats sérieux, il faut savoir dominer ses nerfs, garder une absolue maîtrise de soi et raisonner froidement les situations difficiles. J'ai eu affaire aux grands as boches ; j'ai eu la patience, en combattant, d'attendre la minute d'énerverment. Ce sont là des qualités nécessaires et je répète ce mot que, pour devenir un grand "as", l'apprentissage est long, difficile, semé de déceptions et d'échecs répétés au cours desquels notre vie est cent fois jouée."*

Son chef d'escadrille, le capitaine Jean d'Harcourt, était frappé par les efforts que Fonck faisait pour expliquer à des camarades plus jeunes et

*Fonck et son SPAD XIII : la maîtrise du ciel.*



(Photo SHAA)





Le 5 mai 1918, Fonck est promu lieutenant. Quatre jours plus tard, comme pour remercier le grand commandement de cette marque de confiance, il réalise ce que personne n'arrivera jamais à faire : abatte six avions dans la même journée, le jour de l'Ascension (voir encadré). Un sextuplé qui lui vaut d'être promu Officier de la Légion d'honneur. Il n'avait utilisé que 52 cartouches soit moins de neuf balles par avion !

Triplés, doublés se succèdent rapidement. Tellement vite que Fonck établit le record de vitesse par avion descendu : trois avions en dix secondes ! Les débris de ces trois appareils gisaient à moins de 400 mètres les uns des autres. Le 26 septembre, il renouvelle son exploit



(Photo SHAA)

*L'as parmi les as.*

en balayant six avions le même jour.

Le 5 octobre, ayant appris la disparition de son ami le lieutenant Roland Garros, il le venge en abattant trois appareils ennemis. Il parachève son tableau de chasse le 1<sup>er</sup> novembre en signant sa 75<sup>e</sup> vic-

toire homologuée, victoires auxquelles il conviendrait d'en rajouter 51 autres (avions tombés dans les lignes ennemies et qui n'ont pu être homologués). Ce qui ferait 126 environ.

Le 11 Novembre 1918, il est

## 70<sup>e</sup> anniversaire du premier sextuplé du lieutenant René Fonck

9 MAI 1918. Il y a 4 jours que Fonck a accroché sa deuxième ficelle. Aujourd'hui il a pris une résolution : porter un coup particulièrement dur à l'aviation ennemie et l'atteindre dans son moral en lui infligeant une leçon sévère. Il a à son actif 67 victoires dont 36 homologuées. Il se fixe une barre follement élevée : abatte cinq avions ennemis aujourd'hui. Réveillé à 4 heures du matin, il arrive à l'aérodrome. Mais le temps trop couvert le fait retourner au bout de 20 minutes de vol. Tout est opaque. Il revient à la base et se recouche jusqu'à midi. Il déjeune longuement. Le menu est excellent.

Il revient sur la piste vers 15 heures. La brume s'est dissipée et le soleil baigne le terrain. Fonck, n'espérant plus tenir sa gageure, ne part plus en solitaire mais avec deux coéquipiers.

15 h 40. Ils s'envolent.

16 h 00. Cela fait vingt minutes qu'ils scrutent le ciel au-dessus des tranchées à 4 500 mètres.

Tout à coup ses yeux perçants remarquent trois points noirs monter du sol ennemi. Enfin ! En quelques secondes il arrête son plan. Il fait demi-tour sur 15 km, revient sur ses pas au ralenti et corrige sa position vers la gauche. Il est exactement placé entre le soleil et la patrouille ennemie. La surprise étant capitale en combat aérien, il faut se faire découvrir le plus tard possible.

Il va leur servir sa manœuvre de prédilection : l'attaque de face de l'adversaire. Dans ce cas de figure, les deux vitesses s'additionnent (les 210 km/h du Spad français et les 155 km/h de l'avion de reconnaissance allemand). En deux secondes, ils franchissent la distance critique (de 0 à 200 mètres). Le temps d'une rafale de 15 balles.

Face à lui, un gros avion de reconnaissance gardé par deux chasseurs biplaces. Il attend qu'ils franchissent les tranchées vers Montdidier.

### 45 secondes pour un triplé

16 h 20. Fonck met les gaz. Les deux chasseurs éclatent comme prévu. L'avion observateur s'enfuit pour rejoindre ses lignes. Fonck le poursuit en se gardant de ses mitrailleuses. Il attaque par-dessous et tire ses balles incendiaires dans les réservoirs allemands qui explosent. L'homme qui servait les mitrailleuses allemandes est projeté hors de la tour. Il passe tout près de Fonck. Il est vivant. Il tombe à l'horizontale, bras et jambes écartés, agités de mouvements désespérés, comme pour se raccrocher, saisir à pleines mains le vide, le néant, l'impossible.

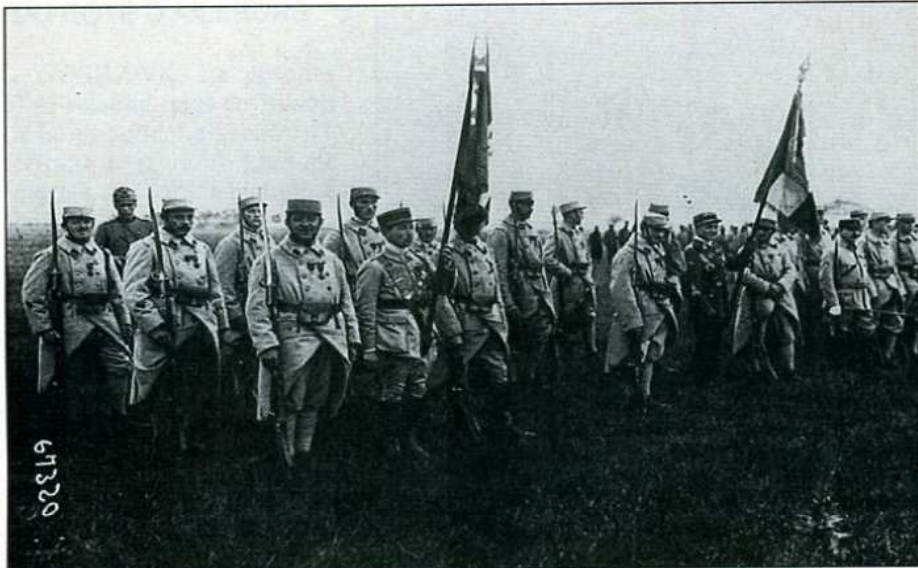
Et Fonck, voyant tomber, avec ses hideux mouvements de nageur, cette silhouette d'un homme qui fut courageux, ferme les yeux et, du fond de son cœur qu'il s'efforce de cuirasser contre toute faiblesse, lui adresse l'adieu suprême.

45 secondes de combat pour un merveilleux triplé. Il est 16 h 21.

Les Allemands vont réagir et occuper le ciel par orgueil. Mais pas avant une heure. Fonck revient sur la base. En bas, les deux équipiers n'ont pas besoin de relater l'événement. Tout se sait. Dans les tranchées, les bases, l'État-major, tout le monde exulte. Garros a le privilège d'embrasser le premier ce héros du jour. Chacun y va de sa poignée de main. Mais dès qu'il peut placer un mot, Fonck annonce qu'il ne fêtera pas tout de suite ses victoires. Il rappelle son pari d'en abattre cinq. Il en manque deux. Et dans une demi-heure le ciel sera rempli des superbes croix noires.

17 h 10. Il redécouvre. Au bout de quelques minutes, il aperçoit un Albatros très bas. C'est un régleur d'artillerie qui fait l'aller et retour entre l'arrière des lignes et le front du côté allemand. Fonck fait une large courbe et pénètre franchement dans les lignes allemandes. Il profite d'un nuage pour se camoufler et attend le retour de l'Albatros. Trop occupé à faire ses réglages, l'Allemand ne voit pas le Spad en face de lui au sortir du banc de nuage. Une rafale. Le pilote et le passager s'écroulent tous les deux. Leur sang gicle sur Fonck, lorsque celui-ci redresse après leur avoir envoyé ses "pruneaux". Il est 17 h 17. Conformément à ses prévisions, le ciel se peuple d'orgueilleux Germains. Aucun n'imagine retrouver Fonck le terrible. La patrouille allemande, alignée sur deux rangs, compte neuf appareils. Un débutant





Dijon, le 13 mai 1918. Fonck porte-drapeau.

nommé capitaine. Ses 27 citations dont 25 à l'ordre de l'Armée brillent le long de sa poitrine sur sa Croix de guerre démesurément longue. Le 14 Juillet 1919, il a l'insigne honneur d'être le porte-drapeau de l'aviation française au défilé triomphal de la

Victoire. En juin 1920, il est fait Commandeur de la Légion d'Honneur.

Le colonel Fonck décédera à 58 ans le 18 juin 1953. Il repose dans son village natal (Saulcy-sur-Meurthe) près de St-Dié.

Avt. Jean Séguineau de Préval

attaquerait le dernier, le plus haut perché. Fonck décide d'atteindre le leader de la patrouille. A 300 km/h, à plein régime, il passe au milieu de la patrouille et loge 4 balles dans la nuque du chef. Les autres, par réflexe, sont montés en chandelle. Erreur. Le temps qu'ils se mettent à la poursuite de Fonck, celui-ci aura plus de 10 secondes d'avance. Au passage, avant le chef, ses mitrailleuses auront jeté leur dévolu sur un autre avion allemand. Coup double. Il est 18 h 50.

A son arrivée sur la base, les images de ses combats se brouillent. Il pense en avoir abattu 5. Mais non, répliquent ses supporters, c'est un sextuplé. Le 10 mai, le lendemain, il est fait officier de la Légion d'Honneur. Il a 24 ans.

#### Bibliographie :

- "Les grandes figures de l'aviation"
- Jean Gisclon : "un remarquable pilote et un tireur d'élite nommé René Fonck" ("pionniers" n° 76 - 1983).
- "tireur d'élite", Mach I, n° 55-56 1980
- Asp Le Floch "les as de l'aviation" Le Magister 709, n° 23.

Après guerre, le Cdt Fonck est toujours aussi populaire. ▼



(Photos SHAA)

Le Sgt Fonck entouré du Cne Xavier de Sevin, son chef d'escadrille. ▼



Il pouvait placer une balle dans une pièce de dix centimes à 20 mètres de distance. ▼



(Photos SHAA)