

Impressions du début de guerre (octobre 1914)

Les archives françaises, municipales, départementales, nationales, le Service Historique de la Défense-air à Paris (Fort de Vincennes), presque tous les journaux de l'époque relatent nombre de témoignages de pilotes, observateurs, mécaniciens au sol pris dans la tourmente de la Grande Guerre, comme ceux qui suivent, qui sont des lettres ou des comptes rendus militaires au contenu parfois pathétique. Sur les 17 297 pilotes français engagés dans ce sanglant conflit, 6 511 sont morts au combat, soit 40 % des effectifs ! Apparue dans cette guerre, la cinquième arme est née dans le sang : aucune autre arme n'a connu de telles pertes.

Par suite de la censure, certaines lettres ne mentionnent pas les lieux ni les noms des personnes, mais seulement leurs initiales.

Déclaration du sergent Laurent, octobre 1914 :

« Je ne cherche pas à dissimuler que les obus ennemis nous font passer de désagréables moments. Entendre l'éclatement, malgré le bruit du moteur, voir le nuage blanc se former, sentir le remous qui résulte du déplacement de l'air, tout cela donne un singulier frisson, auquel on a peine à s'habituer, surtout quand on est seul à bord. »

« Jusqu'ici j'ai eu assez de chance, m'en tirant seulement avec une hélice cassée, et je me persuade que je ne cours aucun danger. L'un de mes observateurs s'amuse même à photographier les flocons arrivant autour de nous. Aussi, quand je suis avec lui, recherchons-nous ces tours de force photographiques. »



« Dans la reconnaissance de champ de bataille, le danger est minime, si on le compare à celui que nous courons dans les reconnaissances à longue portée qui s'effectuent loin, à l'intérieur des lignes ennemies, parfois à 100 ou 150 kilomètres du front. Là intervient un nouveau facteur : la panne, la traîtresse panne, qu'on ne peut prévoir. Dans la reconnaissance de champ de bataille, nous ne sommes jamais très éloignés des lignes amies : grâce à notre très grande hauteur, nous pouvons presque toujours, en prolongeant notre vol plané, atterrir en lieu sûr près des nôtres. Mais, dans les reconnaissances à longue distance, il n'y faut pas songer : l'arrêt du moteur et c'est l'atterrissage chez l'ennemi. Dans ce cas, il n'y a qu'une tactique à observer : planer en changeant sans cesse de direction, pour dérouter l'ennemi sur la situation de l'atterrissage probable ; puis, parvenu à 1.000 ou 800 mètres, piquer le plus rapidement possible vers un endroit abrité, coin de bois ou ravin. Aussitôt à terre, brûler l'avion et se sauver, si l'Allemand vous en laisse le temps. »

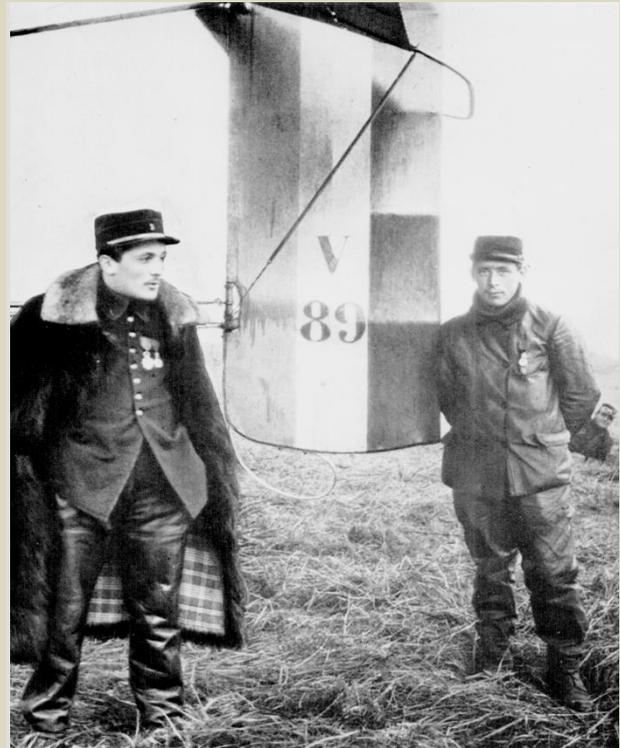
« Mais, en réalité, on a bien peu de

chances de s'en tirer, car l'ennemi ne vous donne pas le loisir d'atterrir sans vous cribler de balles, et un avion est très vulnérable à 400 mètres. »

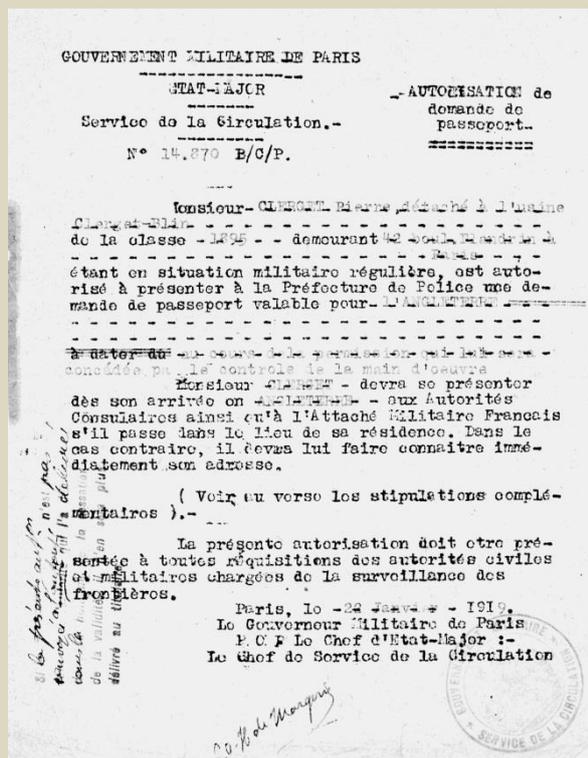
« Je me contenterai de citer deux exemples pour mieux faire comprendre les sensations de l'aviateur de reconnaissance. »

« D'abord une reconnaissance à longue portée. A Belfort, au début de la guerre, un officier arrive le matin avec l'ordre d'aller en avion reconnaître les voies ferrées et de pousser aussi loin que possible notre mission. Le chef de mon escadrille me désigne comme pilote. Il est 7 heures. Le temps est beau : ce sera une simple promenade, à la condition, naturellement, que mon moteur ne m'abandonne pas. »

Nous tournons un certain temps et, de nos 1.900 mètres, nous voyons fort bien le trafic qui s'effectue dans les gares. »



Le sergent aviateur Joseph Frantz (à gauche) et son observateur mitrailleur le soldat Quénault (à droite) posent devant leur Voisin après leur première victoire aérienne le 5 octobre 1914 obtenue contre un biplan Aviatik près de Reims. (L'illustration octobre 1914).



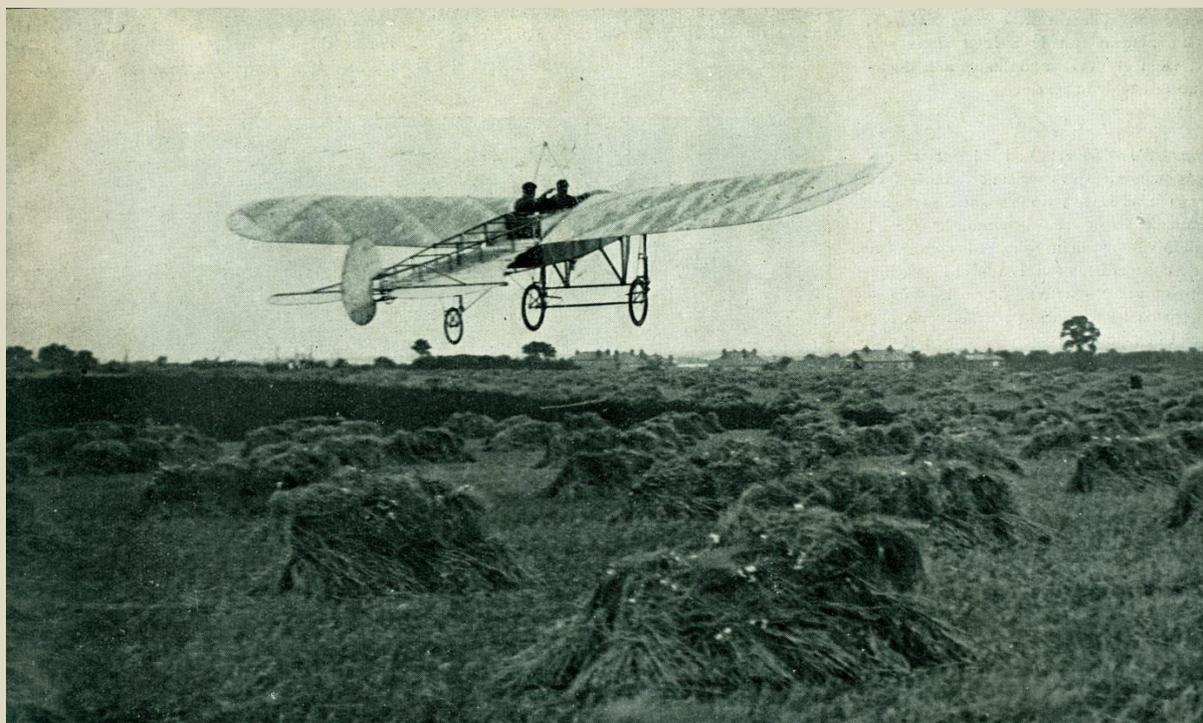
« Jusqu'ici nous n'avons pas connu de trop grands dangers, puisqu'en cas de panne, nous aurions pu atterrir en Suisse ; mais là, le voyage va devenir plus scabreux. Nous passons en effet le Rhin dont nous remontons la rive gauche, en surveillant la ligne qui la longe. Il est 8 heures 10. Temps toujours idéal. Altitude 2.050 mètres. Tout va bien, si ce n'est que la brume s'est levée jusqu'à 800 et 1.000 mètres. Elle nous cache le Rhin et la forêt de Hardt. Peu importe, le soleil aura tôt fait de la faire monter et elle ne dissimule qu'imparfaitement la rive droite que nous examinons. J'oblique un peu à droite pour pouvoir, en cas de panne, atterrir dans la forêt Noire ou nous nous échapperons plus facilement. 8 heures 45. Altitude : 2.150 mètres. »

« Voici Mulhouse. Le lieutenant qui

« A Altkirch, l'altimètre marque 1.600 mètres. Nous sommes hors de portée des balles. Nous faisons route vers la forêt de Hardt, mais une fois en vue de Mulhouse, nous obliquons à droite pour surveiller la voie qui va de cette ville à Bâle. Pas de trains. Nous sommes bientôt en vue de Bâle, que nous n'avons garde de survoler, puisque c'est une ville suisse, pays neutre.

m'accompagne compte trois trains militaires se dirigeant vers le nord. Nous suivons toujours le Rhin et bientôt notre avion survole Fribourg à 9 heures 10, à la hauteur de 2.350 mètres. Hélas ! à cette époque-là, nous n'avions pas encore le droit de lancer

des obus, sans quoi... Quatre trains sont là, prêts à remonter vers le nord. C'est le point le plus éloigné de nos lignes (95 kilomètres). Nous obliquons vers l'ouest et bientôt nous approchons du Rhin. »



Départ pour une reconnaissance, le 19 septembre 1914. (La France Illustrée).

« Mais, est-ce une idée ? Le moteur, qui, tout à l'heure ronflait si régulièrement semble donner un autre son. Je regarde le compte-tours : de 870 il est tombé à 810. Cette baisse va-t-elle continuer ? Pour m'en assurer, le pique et ferme les gaz. Mon observateur sursaute. Je lui explique ce qui se passe. Puis j'accélère de nouveau, et le ronronnement régulier reprend. Le compte-tours remonte à 870. C'était une alerte, sans doute causée par un mauvais passage d'essence. »

« Voici Alt-Brisach que nous laissons sur notre gauche à cause des canons à tir vertical. Il est 9 heures 40 et nous sommes à 2.400 mètres, hauteur maxima de notre randonnée. Nous repassons le Rhin, allant sur Colmar, que nous atteignons à 10 heures juste. Nous n'y apercevons qu'un seul train remontant encore vers le nord.

Puis nous redescendons vers Thann, Cernay, Dannemarie, sans voir grand'chose, et, à 10 heures 45, c'est la descente rapide et joyeuse à l'aérodrome de Belfort. »

« Maintenant, une reconnaissance de champ de bataille. Partis de Nancy à midi 45, nous survolons Saint-Mihiel à 13 heures 35, à 1 800 mètres, puis successivement les forts des Paroches, du camp des Romains, de Liouville. Nous sommes à 2.000 mètres. C'est tout ce que peut donner le Gnome de notre appareil. Notre mission consiste à repérer des batteries qui doivent être situées derrière Montsec, près de Buxières. Nous prenons de la hauteur et bientôt nous arrivons au-dessus des pièces ennemies. »

« Tout à coup, la danse commence : un obus éclate, mais en dessous et à droite, puis un autre à notre hauteur, très près sur la gauche. Le tir étant à peu près réglé,

quatre canons à la fois nous prennent en fourchette. La position n'étant plus tenable, et comme nous avons vu ce que nous voulions, je mets l'avion vent dans le dos, vers nos lignes, et nous fuyons en zigzag. Les Allemands continuent à tirer. »



Mort du sénateur aviateur Reymond, le 14 novembre 1914. (La France Illustrée).

« A chaque instant, les obus éclatent à droite, à gauche, de tous côtés enfin. Ils éclatent même très près et nous attendons fort bien les explosions sourdes autour de nous. L'un d'eux arrive en dessous et nous couche sur l'aile droite. Je crois que nous sommes touchés. Mon passager se lève, mais ce n'est rien. Dieu soit loué ! »

« Puis, comme nous nous éloignons à grande allure, les coups deviennent moins fréquents, se perdent dans le lointain. On sent que l'ennemi désespère de nous atteindre. »

« Enfin, nous voici au-dessus de nos lignes où nous venons nous poser doucement. J'examine l'appareil : il n'a rien.

Mais, je l'avoue, j'ai eu peur. »

« Notre vengeance fut simple : nous indiquâmes aux nôtres la position des batteries ennemies. Le tir fut réglé, et après vingt-trois coups, elles étaient réduites au silence. »

Sergent Laurent, octobre 1914.

