



*L'aviateur Maurice Happe devant son Farman 40, 1916. (Collection de l'auteur).*

# ***Maurice HAPPE, le Diable Rouge de Saint-Germain-en-Laye***

*Par Gérard Hartmann*

# Un enfant doué choisit l'aéronautique

Maurice Happe est l'une des figures les plus brillantes de l'aviation de bombardement française durant la Grande Guerre. On lui doit une nouvelle tactique, très efficace.

Né à Saint-Germain-en-Laye le 15 avril 1882, dans une famille de commerçants, une commune dont son grand-père puis son père furent conseillers municipaux, Maurice Happe fait de brillantes études primaires à Saint-Germain-en-Laye et des études secondaires au collège Sainte-Croix au Vésinet, ville toute proche, puis au Lycée Condorcet à Paris après un bref passage au collège Stanislas, avant d'être admis à Saint-Cyr après avoir décroché son baccalauréat le 26 octobre 1900.



*La famille Happe habite rue de Pologne sur la gauche de cette photographie prise en 1910 (Collection de l'auteur).*

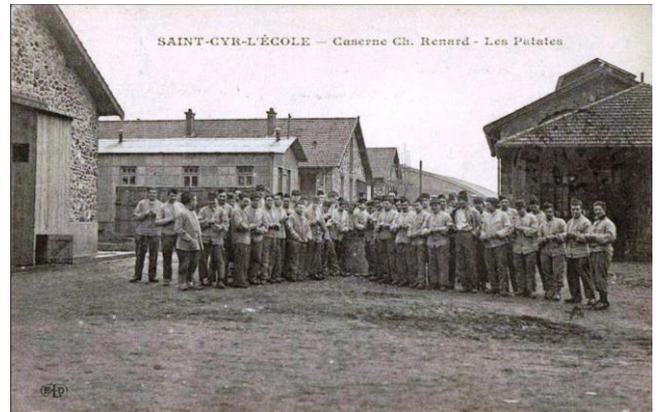
A cette époque, moins de 3 % des Français ont ce diplôme qui donne accès aux études supérieures. Maurice Happe est un bon élève, doté d'une excellente mémoire, avec un caractère indépendant affirmé, il montre aussi une belle énergie physique et morale.



*Sa famille tient des magasins à Saint-Germain-en-Laye. (Collection de l'auteur).*

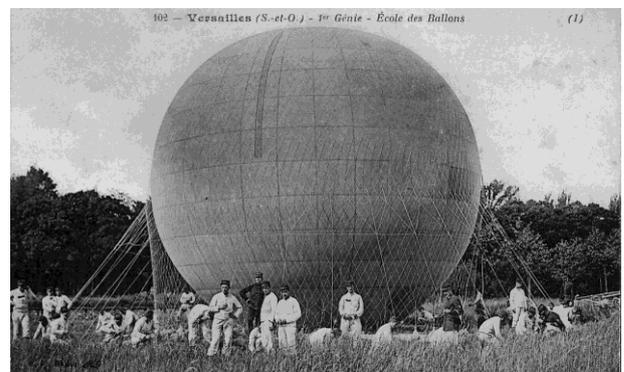
En 1903, le jeune Happe entre à Saint-Cyr. En 1904 et 1905, il y est formé aux armes, promotion *centenaire d'Austerlitz*. Alors qu'il souhaite faire carrière dans la cavalerie, un coup de pied de cheval le rend inapte à servir dans cette arme ! Il boitera bas durant plusieurs

mois. Le 1<sup>er</sup> octobre 1906, il est affecté modestement comme sous-lieutenant au 82<sup>e</sup> régiment d'infanterie de Montargis. Promu lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre 1908, il est nommé sur sa demande au 43<sup>e</sup> régiment d'artillerie de Rouen. Mais c'est dans l'aéronautique qu'il espère servir.



*Caserne Charles Renard à Saint-Cyr l'École, 1910. (Collection de l'auteur).*

Happe le têtù parvient à se faire détacher le 25 janvier 1912 au Service de l'aéronautique à Versailles, alors même que l'aéronautique militaire française n'a pas encore de statut et qu'on n'y fait pas carrière. Là, il passe avec succès les épreuves du brevet de pilote d'aéroplane (on doit maintenant dire « avion ») de l'Aéro-Club de France, brevet n° 909 obtenu le 21 juin 1912 aux commandes d'un biplan Maurice Farman. Happe restera fidèle aux biplans M-Farman durant de nombreuses années.



*Versailles, Ecole d'aéronautique militaire, 1906. (Collection de l'auteur).*



*Ecole des officiers de Saint-Cyr vue depuis un ballon, 1910. (Collection de l'auteur).*

Son apprentissage, à Versailles, est marqué par un incident qui influence son déroulement de carrière. En effet, l'avion sur lequel il est observateur capote à

l'atterrissage. Happe, blessé, décide de ne plus se contenter du mauvais rôle, passif, et, dès le 13 février 1913, passe avec succès les épreuves du brevet de pilote militaire (n° 224) sur un biplan M-Farman. Pour couronner le tout, il entre à l'École supérieure de construction mécanique et aéronautique (Sup'Aéro) en novembre 1913 et il en sort par obligation militaire en juillet 1914, sa période sous les drapeaux doit durer deux ans.

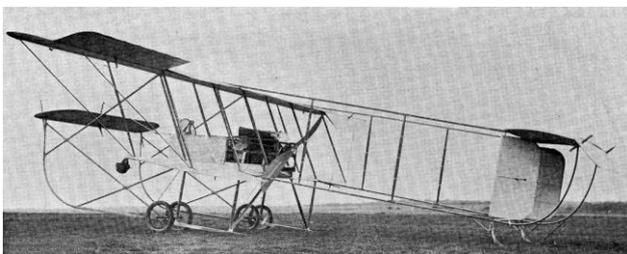


**Le biplan Maurice Farman utilisé à Versailles en 1912 pour la formation des élèves aviateurs. (Collection JM Amirault).**

Quand éclate la Première Guerre mondiale, le lieutenant d'Artillerie Maurice Happe se trouve provisoirement en poste à l'inspection du matériel, avant d'être chargé, cette fois en tant que pilote, d'une mission spéciale, mission qui lui vaudra immédiatement la célébrité. Entre temps, il se forme avec les élèves pilotes militaires à l'école d'aviation militaire d'Avord (Cher), sur monoplane Blériot.



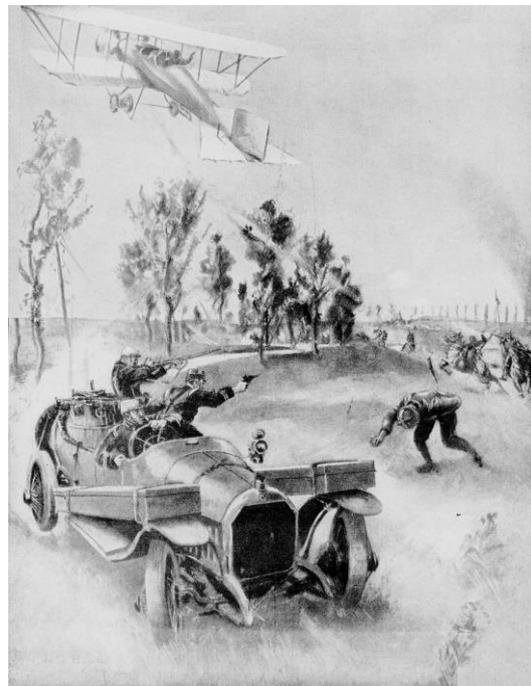
**Ecole d'aviation militaire d'Avord, 1914. (Collection de l'auteur).**



**Le MF-11 des débuts de Maurice Happe, ici celui qui servit dans le grand prix de l'AéCF sur le circuit d'Anjou 1912. (L'Aérophile).**

## Capitaine dans la XIIe Armée (Vosges)

Lors de sa première mission spéciale d'observation comme pilote le 13 octobre 1914 (mais toutes les missions de ce surdoué du manche à balai ne l'ont-elles pas été ?), Happe doit effectuer une reconnaissance sur l'itinéraire Tournai-Liège, mais, pris dans un temps exécrable, vent et pluie, il est contraint d'atterrir avec son biplan Farman aux Pays-Bas, moteur noyé. Il devrait être fait prisonnier avec son observateur-mitrailleur, mais il y échappe en utilisant une ruse d'un culot inouï. Il se fait passer pour un agent civil de la maison Farman. A cette époque, les aviateurs n'ont pas de tenue militaire (elle n'apparaîtra qu'en mai 1915). Happe était et son équipier étaient en costume civil. Première citation.

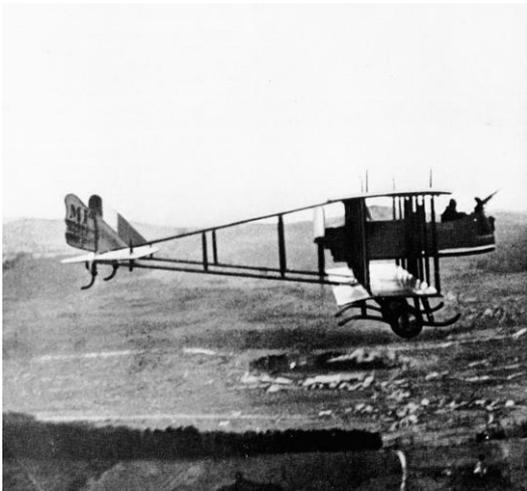


**La mésaventure de Happe a fait le tour des rédactions. Dessin de Scott paru dans L'Illustration 1914. (Collection de l'auteur).**

Nommé capitaine dans l'aviation militaire le 1er novembre 1914, il est affecté à l'armée des Vosges, là où personne ne veut aller, où il prend le commandement de l'escadrille de bombardement de Belfort le 28 novembre 1914 : elle dispose alors de quelques vieux biplans Farman de 80 ch assez fatigués. Il comprend vite que ses hommes nécessitent une formation et, malgré ses efforts, celle-ci n'est que trop lente. Happe prendra à la MF 29 (officiellement formée le 29 mai 1915) la devise « Unguibus et Rostro » (becs et ongles) et il entend bien jouer un rôle dans la guerre. De fait, il peint sur le fuselage de son Farman une silhouette de vautour.

Le 15 janvier 1915, en compagnie d'un mécanicien nommé Leleu, la capitaine Happe réussit une opération considérée comme infaisable par un bombardier : l'attaque d'un ballon d'observation. Mais, la plupart du temps, Happe, devenu un excellent pilote, effectue des missions en solitaire, des missions périlleuses. Le 11 février 1915, partant attaquer la gare de Bollwiller, il croise un Aviatik. Le combat s'engage, le mitrailleur allemand « poivre » le lent Farman qu'il crible de vingt projectiles. Happe réussit à se dégager et, malgré de nombreuses avaries (commandes coupées, longerons

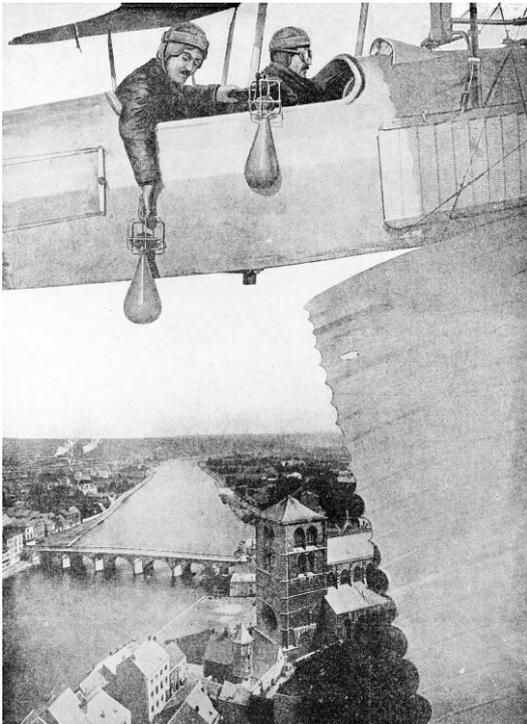
brisés, capot troué), achève sa mission, rallie l'objectif sur lequel il largue huit obus de 90 mm. Nouvelle citation.



**MF-11 en vol, avril 1915. (Collection de l'auteur).**

Malgré la menace constante de la chasse allemande, et les faibles performances de son appareil, Happe poursuit ses raids solitaires, autant d'exploits. Le 3 mars 1915, accompagné du mécanicien Petit, il attaque une des principales poudreries d'Allemagne : Rottweil. En dépit de conditions défavorables, des nuages bas et une mauvaise visibilité, il réussit, après un vol de 150 km en territoire ennemi, à repérer l'établissement bien protégé par de l'artillerie, sur lequel il largue ses bombes depuis une altitude de 1 500 m.

Un obus tombe sur un réservoir d'acide et provoque un gigantesque incendie. Trois autres projectiles explosent sur la poudrerie elle-même. Étant resté plus de dix minutes au-dessus de l'objectif, Happe peut établir un rapport détaillé sur les résultats de son action. Nouvelle citation. Le 5 mars 1915, le capitaine Voisin, chef du service aéronautique de la VIIe Armée remet la Croix de guerre à Maurice Happe.



**Première illustration d'un bombardement des alliés paru dans la presse, février 1915. (Collection de l'auteur).**

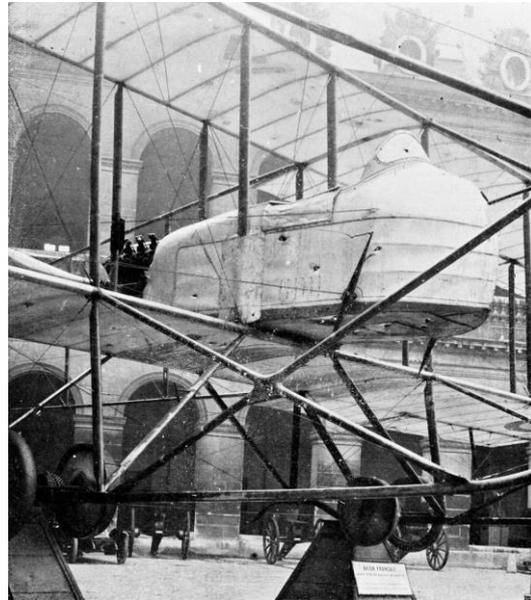
Ce raid audacieux du 3 mars 1915 lui vaut de voir sa tête mise à prix en Allemagne. Happe peint la toile de l'intérieur de ses roues en rouge vif et il est bientôt surnommé « Le Corsaire de l'Air ».



**Peinture du MF-11 de Maurice Happe, 1914. (Collection J. Happe).**

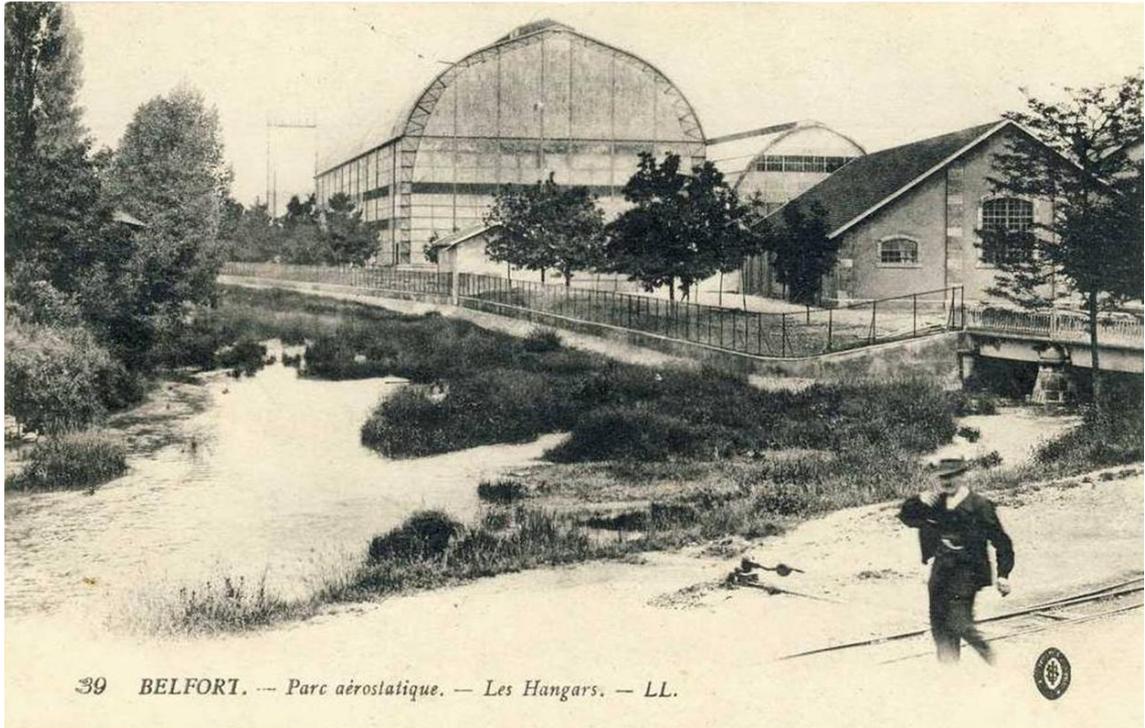
Après avoir attaqué, à moins de 800 m d'altitude, la gare de Villingen (Forêt-Noire), Happe revient encore au-dessus de Rottweil, le 16 avril 1915. Malgré une défense antiaérienne renforcée à la suite de son premier raid, il survole longuement son objectif (pratique qui lui est coutumière) et peut mesurer l'importance de l'incendie qu'il a encore une fois allumé.

La chasse intervient. Happe réussit à se dégager en tentant une manœuvre désespérée : l'attaque frontale. Ses deux coéquipiers sont abattus. Au retour de cette mission, Happe fait face à deux formations ennemies, et c'est une fois de plus un appareil criblé de balles qu'il ramène sur le terrain de Belfort. Son appareil porte onze impacts.



**Premiers bombardements aériens. Le MF 11 de l'aviateur Moris criblé de balles aux Invalides en avril 1915. (L'illustration).**

Le 28 avril 1915, c'est Friedrichshafen et ses hangars à dirigeables, pleins de réserves d'hydrogène, qui est désigné comme cible. Réitérant l'opération accomplie quelques mois plus tôt par les Avro 504 du Royal Flying Corps (RFC), à savoir les premiers bombardements sur l'Allemagne par de l'aviation, Happe, au terme d'un vol de plus de 200 km, peut atteindre deux Zeppelin stationnant sous leur hangar. Le 27 mai 1915, la France inaugure une nouvelle série de raids, une escadrille de Voisin bombarde les usines *Badische Anilin* de Ludwigshafen.



*Le parc aérostatique de Belfort, 1914. (Collection de l'auteur).*



*Le centre d'aviation militaire de Belfort, 1915. (Collection de l'auteur).*

# Naissance de la MF 29 et nouvelle stratégie

La renommée de Maurice Happe, ses nombreuses citations, font que l'escadrille de bombardement qu'il avait espéré et demandé voit enfin le jour le 4 juin 1915. Elle est baptisée MF 29. Elle est dotée de MF-11 neufs. L'idée de Happe est d'étendre sa tactique de bombardement à tous les membres de son escadrille et de former un tapis de bombes, en lâchant tous les projectiles en même temps après s'être assuré de se trouver bien au-dessus de la cible. Conscient des difficultés auxquelles vont se heurter ses pilotes, Happe insiste pour qu'ils se perfectionnent en attaque comme en défense. Pour ce faire, une formation au Bourget « en arrière » est nécessaire.



*Insigne de l'escadrille MF 29 peint sur les fuselages. (SHAA).*

Une longue période d'entraînement précède donc la première opération de la MF 29 ainsi modelée, dans laquelle tous ses appareils sont engagés, le 20 juillet 1915, au-dessus de la gare de Colmar, important centre de transit militaire (les troupes allemandes ne se déplacent que par le rail).

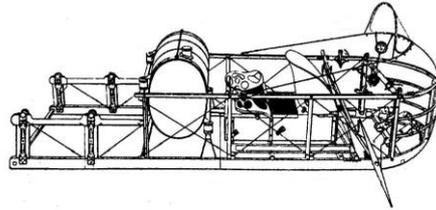
Exécutant téméraire, Happe généralise une méthode nouvelle de bombardement. Il développe le vol décalé en échelon refusé à la manière des canards, de manière à ce que chaque appareil, chargé de bombes, ne soit pas gêné par les remous de celui qui le précède. Toutes les bombes sont lâchées en même temps, en tapis, ce qui évite aux appareils qui suivent les bombes des précédents.



*Le Voisin de bombardement, début 1915. (Collection Azit-Pasco).*

Les pilotes ainsi formés en « échelon volant » à la MF 29 par le capitaine Maurice Happe sont le lieutenant Devin, l'adjutant Vincent Almonacid, le sergent Cochet, le sergent Fencels, le caporal Sallès.

Le 3 juillet 1915, six MF-11 quittent le Bourget pour Belfort. Un 7<sup>ème</sup> MF-11, piloté par le lieutenant Parent, se pose au camp de Mailly en raison d'un mauvais réglage de l'incidence. Cet avion rejoint finalement Belfort, le 4 juillet à 8h. Le 8<sup>ème</sup> et dernier appareil, piloté par le Caporal Lemaire atterrit à Mailly, puis à Brienne, lui aussi victime d'un mauvais réglage de l'incidence et des ailerons. Il rejoindra l'escadrille MF 29 à Belfort, le 4 juillet à 19h. C'est donc un total de huit MF-11 qui forment la dotation initiale de l'escadrille MF 29.



*Nacelle du MF-11, 1915. Le moteur, un V8 ou V12 Renault, se situe à l'arrière. (Manuel de l'aviation militaire).*

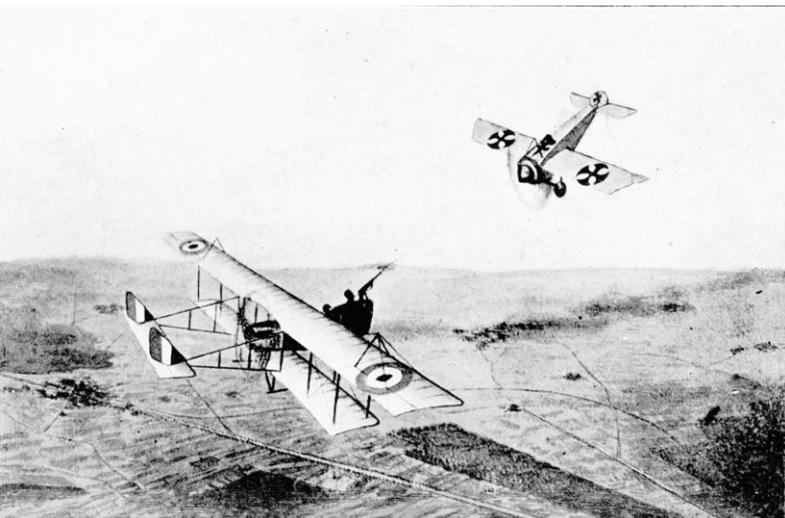
Dès le 5 juillet 1915, Happe entraîne ses hommes au vol en formation de sept appareils. L'itinéraire Belfort - Luxeuil - Lure - Belfort, soit 77 km, est bouclé en 2 heures de vol avec 210 litres d'essence et 35 litres d'huile. Il faut aux avions en charge entre 45 mn et 1 heure pour monter à 2000 m. Le 15 juillet, les mécaniciens terminent le réglage des avions et des moteurs. Le 16 juillet, l'adjutant Almonacid, aux commandes du MF 11 n° 748, brise son appareil en heurtant le hangar à l'atterrissage. L'aile droite, arrachée, est remplacée. Du 17 au 19 juillet, les pilotes s'entraînent au tir à la mitrailleuse.



*Le beau MF-11 du musée royal des Armées à Bruxelles. (Cliché de l'auteur, 2006).*

Il faut vingt jours aux pilotes de la MF 29 pour s'habituer à ces nouvelles conditions de vol.

Le 20 juillet, première mission opérationnelle de bombardement. Il s'agit d'empêcher les trains de débarquer des troupes en gare de Colmar pendant l'attaque de la division sur Münster. Six avions décollent deux autres restent sur place, en panne.



*Illustration d'un combat aérien entre un bombardier MF-11 et un chasseur Fokker, août 1915. (L'Illustration).*

L'escadrille se compose du capitaine Maurice Happe et soldat Louis Pautrat sur le MF-11 n° 747, du sergent Maxime Cochet et soldat Lucien Pauty sur le MF-11 n° 746, du sergent Roger Fénech et soldat René Péault sur le MF-11 n° 742, du capitaine Etienne Lemaire et soldat Maurice Grenez sur le MF-11 n° 745, grées en bombardiers et du lieutenant Eugène Parent et soldat Louis Pauty sur le MF-11 n° 744 ainsi que le sergent Alexandre Sallès et soldat Modeste Leclerc sur le MF-11 n° 740, ces deux derniers grées en chasseurs d'escorte. Le MF-11 n° 741 est absent, moteur cassé, de même que le MF-11 n° 748, en panne.

On comprend la tactique du capitaine Happe, des bombardiers avec une escorte pour les protéger. Happe a imposé le vol en formation, une nouvelle tactique de bombardement. Le 24 août 1915, la MF 29 se présente au complet au-dessus du réseau ferré de Cernay que l'escadrille rendra inopérant de nombreuses semaines.



*Le MF-11 du musée royal des Armées, Bruxelles. (Cliché de l'auteur).*

La tactique de bombardement mise au point par Maurice Happe est étendue en 1915 aux escadrilles de Breguet-Michelin, défendues par « chasseurs », des machines identiques non armées de bombes nommées « corsaires », et en 1916 aux groupes de bombardement nouvellement organisés dans toutes les armées.

Désormais, le bombardement d'un arsenal ou d'une usine d'armement (usines Krupp à Essen, par exemple) se fait par plusieurs escadrilles groupées. Au printemps 1918, les bombardements seront encore plus massifs et réuniront dans une division aérienne un millier d'appareils de bombardement et de chasse.

## Le Diable Rouge attaque

Le 14 décembre 1915, le capitaine Happe, surnommé « Roter Teufel » (Diable rouge) par ses adversaires, se voit confié le commandement d'une nouvelle unité, le groupe de bombardement n° 4 constitué de l'escadrille MF 9 et de la C 61 tandis que l'escadre est dédoublée en février 1916 pour donner naissance à la MF 29 et la MF 123. Ses appareils, pourtant surclassés par les chasseurs allemands, plus rapides et mieux armés, malgré l'adoption du Farman à moteur Renault de 130 ch, mènent tout au long de l'année 1916 de difficiles missions de bombardement au-dessus du territoire ennemi, notamment contre les centres industriels de la plaine rhénane et les terrains d'aviation allemands.



*Le Breguet-Michelin V adopté par les groupes de bombardement, 1916. (SHAA).*

Ils doivent livrer dans le ciel ennemi de véritables batailles aériennes, en particulier le 18 mars 1916 à Habsheim et le 12 octobre 1916 au-dessus d'Oberndorf. La ténacité et le courage des pilotes (Happe réussit durant cette période à abattre un Fokker avec son vieux Farman) ne peuvent toutefois compenser la médiocrité du matériel. Dans un rapport virulent adressé à la direction de l'aéronautique du GQG, Happe demande que ce type d'appareil ancien ne soit plus utilisé que pour le bombardement de nuit et préconise son remplacement par des Sopwith à moteur Clerget.



*Maurice Happe en 1916. Il porte déjà de nombreuses décorations, dont la Croix de guerre avec palmes. (Collection J. Happe).*



**Le « Diable Rouge » devant son Farman de bombardement, 1916. (Collection J. Happe).**

Le 18 février 1917, sur le terrain d'Ochey, le commandant Happe reçoit des mains du président de la République Raymond Poincaré, la Croix d'officier de la légion d'honneur. Son tempérament indépendant et quelquefois cabochard qui l'amène parfois à discuter des ordres lui vaut d'ailleurs, le 15 mars 1917, d'être renvoyé à l'arrière, bien qu'il eût été fait officier de la Légion d'honneur en février. Le 15 avril 1917, il est nommé commandant d'Armes au terrain de Luxeuil. Il dirige alors un gros effectif humain et un fort lot de matériel. Mais ses critiques continuent de pleuvoir sur les dirigeants. Le 16 juin 1917, « pour le punir », le commandant Happe est nommé inspecteur des écoles d'aviation militaire. Après y avoir passé quatre mois et expliqué dans des conférences sa vision du combat moderne, Happe finit par solliciter son retour en première ligne et il est affecté le 28 février 1918 au 50<sup>e</sup> régiment d'infanterie sur le front italien.



**Croix de guerre et Croix d'officier de la légion d'honneur de Maurice Happe (Collection J. Happe).**

Il y montre une nouvelle fois ses qualités de combattant et de brillant tacticien ; il atteint le plateau d'Asiago le 11 juin 1918 – nouvelle citation - et le 15 juin, il stoppe une attaque autrichienne déclenchée dans son secteur – nouvelle citation - puis, le 10 août 1918, dirigeant une attaque en territoire ennemi, il ramène 247 prisonniers. Ces faits d'arme valent au commandant Happe le 3 juillet 1919 des mains du roi d'Italie une médaille d'argent de la Valeur militaire.

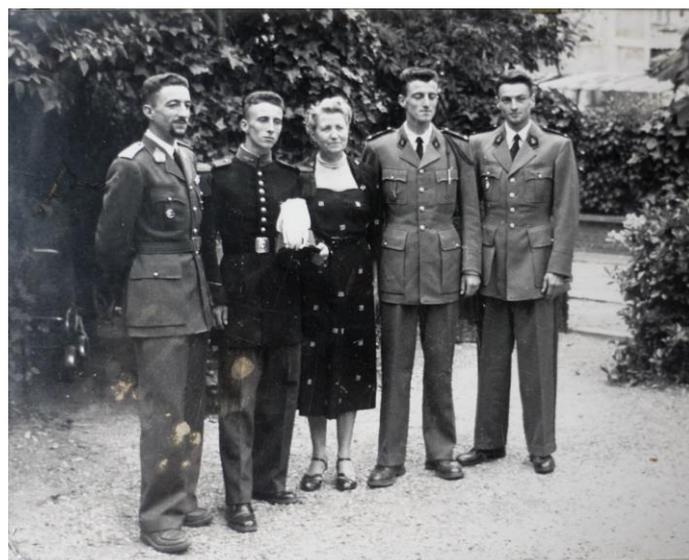


**Médaille de l'Aéro-Club of America, 1917. (Collection J. Happe).**

Le 30 décembre 1919 à Saint-Germain-en-Laye, il épouse Jeanne Lévêque, qui lui donnera quatre fils.

Après la guerre, il fait partie de la mission militaire française chargée de rétablir la paix en Pologne et, de 1919 à 1923, participe en tant que lieutenant-colonel à la réorganisation de l'armée polonaise et aux combats qui l'opposent à la jeune armée rouge.

Comme de bien entendu, il donne des conférences particulièrement appréciées sur la tactique à l'école des transmissions de Zegje et est nommé Chef de bataillon le 30 juin 1921. Des mains du maréchal Pilsudski (qui sera baptisé plus tard le de Gaulle polonais), Happe est décoré de la Croix du vieil ordre militaire de la Pologne « Virtuti militari » et de la croix « Ad Valorem ». Il est le premier officier étranger à recevoir cette première distinction le 25 août 1921.



**Madame Happe, restée veuve, entourée de ses quatre fils. (Collection J. Happe).**

# Une fin stupide

Sur ce héros de la Grande Guerre au grand courage, quoique indiscipliné comme nombre d'officiers aviateurs, les distinctions continuent de pleuvoir. En février 1922, le ministère de la Guerre lui décerne la Croix de guerre des Théâtres d'Opérations Extérieurs (TOE). Affecté au 176<sup>e</sup> régiment d'infanterie de l'Armée du Rhin le 22 août 1922, il est désigné pour animer un stage au Centre d'instruction des Spécialistes de l'aviation à Bordeaux.



*La médaille d'or de Maurice Happe, 1916. (Collection J. Happe).*

Le 15 décembre 1923, il prend le commandement d'un régiment d'aviation stationné dans la ville rhénane de Neustadt dans le Palatinat (2<sup>e</sup> Groupe du 12<sup>e</sup> régiment d'aviation de bombardement) pendant les années d'occupation de la Prusse rhénane. Commandant en second du 12<sup>e</sup> régiment d'aviation de bombardement le 27 avril 1928, il revient en France avec son unité et s'installe à Reims le 1<sup>er</sup> octobre 1928.



*Aviateurs français occupant la Prusse-Rhénane. (Collection de l'auteur).*

Affecté là, il participe au Congrès international de Reims en 1929 et il est promu lieutenant-colonel le 25 mars 1929, nommé commandeur de la Légion d'honneur le 2 juillet 1929. Maurice Happe dirige les Ecoles de perfectionnement des Officiers de réserve des 1<sup>er</sup> et 6<sup>e</sup> Régions militaires françaises.

Le lundi 20 octobre 1930, alors que le « Corsaire de l'Air » effectue un vol de routine au-dessus de la Belgique, son avion s'écrase au sol pour une raison restée inconnue, ensevelissant sous un amas de débris son pilote et le jeune mécanicien qui l'accompagne. Le lieutenant-colonel Happe se voit décerner à titre posthume une dernière citation le 4 décembre 1930.



*Médaille du Congrès international de Reims, 1929. (Collection J. Happe).*



*Morceaux de l'avion de Maurice Happe (Collection J. Happe).*



*Stèle commémorative dressée par les Belges, près de Liège, où Maurice Happe a trouvé la mort. (Collection J. Happe).*