

La première victoire aérienne

Préambule

Le 14 décembre 1976, Joseph Frantz, alors âgé de 86 ans, était invité à témoigner sur sa carrière aéronautique au Service historique de l'armée de l'Air (SHAA). Ce pionnier de l'aviation, détenteur avec son mécanicien Louis Quenault de la première victoire aérienne homologuée de l'histoire à bord du *Voisin V 82*¹, va s'exprimer pendant 2 heures 50. Il raconte successivement sa vocation aérienne, les débuts de l'aviation, sa carrière de pilote dans l'école d'aviation de Robert Savary à Chartres, son service militaire, sa participation à la Première Guerre mondiale en tant que pilote de combat et pilote d'essai, et son rôle dans l'association Les Vieilles Tiges.

Évidemment, sa narration du fameux combat aérien du 5 octobre 1914 est le point d'orgue de ce témoignage. Pour ce numéro de *Vortex*, nous avons initialement envisagé de retranscrire les seuls propos de J. Frantz qui concernaient ce combat, faisant rentrer l'aviation naissante dans une nouvelle ère, à la fois glorieuse et tragique. Après tout, J. Frantz devenait en ce jour d'automne 1914 le premier pilote de chasse de l'Histoire et méritait assurément les honneurs d'un numéro consacré à la Défense aérienne.

Mais à mesure que J. Frantz décrivait les aventures auxquelles il avait participé, qu'il évoquait l'ambiance qui régnait dans les milieux aéronautiques au début du XX^e siècle, une évidence s'imposait. J. Frantz méritait bien plus que d'être une fois de plus simplement « réduit » à ce qu'il avait accompli ce matin du 5 octobre 1914. Son expérience aéronautique devait aussi être racontée. Cet homme humble, modeste avait battu des records aéronautiques dans les années 1910, mais avait aussi vu nombre de ses amis et pilotes mourir brutalement, victimes d'une science du vol encore mal maîtrisée, d'avions peu sûrs ou des balles allemandes. Comme pour s'excuser de ne pas être parti cruellement comme tous ses amis, il disait simplement qu'il « avait eu de la chance ».

1. Cette première victoire aérienne ne correspond pas au premier duel entre aviateurs. Les échanges de tirs se multiplient depuis le début de la guerre. Les historiens de la guerre aérienne recensent plusieurs dates en août et septembre 1914 où des exploits originaux sont accomplis. Dès le 10 août 1914, vers Cernay (Haut-Rhin), le caporal Thoret de la BL 10 (*Bleriot XI.2*) tire au revolver contre un *Aviatik B*. Le 25 août 1914, le Second lieutenant Harvey-Kelly et le Lieutenant Mansfield du No. 2 Squadron RAF menacent dans les airs un *Taube* avec leur *Royal Aircraft Factory B.E.2*. L'avion allemand finit par atterrir. Il est détruit au sol par l'équipage anglais qui s'est posé juste à côté. Le 1^{er} septembre 1914, le Lieutenant Moris de la MF 8 détruit un *Drachen*. Enfin, le 7 septembre, le Chtabs-Kapitan Nesterov, du 11^e détachement du corps russe, aborde avec son *Morane-Saulnier Type G* un *Albatros B.II* autrichien. Les deux avions s'écrasent et le pilote russe meurt le lendemain des suites de ses blessures. Confer notamment C. Cuny, « 1914 : la France invente le combat aérien », *Avions*, n°200, juillet-août 2014, pp. 6-25.

C'est pourquoi le récit de ce combat est enrichi par l'évocation de la carrière militaire de J. Frantz. Au travers des yeux de l'interviewé, le lecteur pourra mieux saisir la fragilité des développements de l'aviation militaire, les premières initiatives pour se tenir prêts à combattre les avions allemands, l'apparition de la chorégraphie devenue si commune des combats tournoyants mais aussi les premières tentatives de chasse de nuit.

Terminons cette introduction en précisant que le texte proposé ici n'est pas la transcription exacte du témoignage de J. Frantz. Afin d'en faciliter la lecture, de la rendre plus fluide et plus agréable, le rédacteur a choisi de reprendre les questions et de réécrire parfois légèrement la forme des réponses. Évidemment, tous les événements, faits et détails rapportés sont rigoureusement respectés. Par ailleurs, le témoignage recueilli en décembre 1976 au SHAA est quelque peu complété par un autre que Frantz avait enregistré plusieurs années auparavant, le 22 mai 1945². Il apporte quelques précisions supplémentaires. Nous avons souligné ces apports dans le corps du texte pour indiquer leur origine.

Nous tenons à remercier très sincèrement le département des témoignages oraux du Service historique de la Défense (SHD) qui a bien voulu nous communiquer ce document et nous autoriser à le publier. Nous pensons notamment à messieurs B. Fonck, F. Beauperin, O. Valat et à la capitaine J. Sencert. Nous remercions également très sincèrement B. Doizelet, chef de la division des archives iconographiques du SHD qui a bien voulu nous confier les photos de cet article. Sans leur aide et leur bienveillance, ce projet n'aurait pu aboutir.

2. R. Saladin, « [L'histoire des temps héroïques de l'aviation](#) », Archives, INA, 22 mai 1945.

Extrait de l'interview n°57 de Monsieur Joseph Frantz réalisée le 14 décembre 1976 à Paris par madame Destouches et monsieur Wallon.



Joseph Frantz sur l'aéroplane *Robert Savary*
SHD, photo B76 1053

M. Frantz, vous passez votre brevet militaire en 1912. Pouvez-vous nous raconter en quoi consistait cette épreuve ?

Au moment de passer mon brevet militaire, j'étais toujours civil. Je n'étais pas encore parti au service militaire, puisque j'avais obtenu un sursis d'un an. C'est mon employeur, Robert Savary, qui m'avait demandé de le passer, justement pour que je participe au concours militaire. Je ne m'en étais pas occupé.

J'ai eu de la chance de tomber sur un matériel fiable parce qu'il fallait réaliser à trois reprises un parcours de cent kilomètres, lors de trois jours différents mais sur un laps de temps de moins d'un mois.

Je me souviens avoir fait Chartres-Orléans et le chemin retour. Un contrôleur était présent à un point déterminé à Orléans. Il suffisait d'y passer, de faire en sorte qu'il vous voit bien, en ne volant pas trop haut. On survolait l'endroit à 100 ou 150 m. J'ai eu la chance d'avoir du beau temps et surtout de disposer d'un moteur Labor qui marchait bien. Enfin, les empennages fixes derrière me permettaient de donner des coups d'ailerons sans que la queue tourne. J'ai aussi eu la chance de réaliser ces trois parcours trois jours de suite, grâce à un moteur qui a fonctionné tout du long, ce qui était assez rare à cette époque.

L'épreuve du brevet civil était plus facile ?

Oui, l'épreuve du brevet civil de l'Aéro-Club était tout de même plus facile à faire parce qu'on choisissait son jour et qu'elle ne s'étalait que sur une journée. En plus, les épreuves étaient accomplies en un quart d'heure même pas. Plus tard, c'est devenu plus compliqué.

Pensiez-vous à la guerre à cette époque ?

Non, nous n'y pensions pas beaucoup. J'y ai un peu pensé, à Verdun pendant mes classes. La caserne était moderne à l'époque, ça avait été construit, je ne sais pas, trois ou quatre ans avant. Et il y avait des douches, chose rare. Un adjudant-chef dans la compagnie faisait tout. Il se mettait toujours à côté de moi durant les marches d'épreuve. On parcourait dans la journée 25 km avec le sac à dos. Il me disait : « Ah, vous n'avez pas l'habitude de marcher, vous êtes en l'air, c'est dur pour vous ! » On bavardait comme cela, ça faisait passer le temps. Je suis resté quatre semaines, le temps des classes.

Vous étiez le seul aviateur ?

Nous étions trois à avoir le brevet militaire avant de partir au régiment. Il y avait Michel Mahieu, qui a été tué presque à la fin de la guerre sur *Voisin* par un obus, probablement en vol de nuit à ce moment-là³. Et puis Jean Benoist, que j'ai remplacé comme pilote d'essai chez Voisin après qu'il s'est tué.

3. Commandant de l'escadrille VP 114 depuis le 26 février 1917, lui et son mitrailleur, le lieutenant Rivalteau, sont abattus dans les lignes allemandes au Nord-Ouest de Ham (80) au cours de la nuit du 2 au 3 mai 1918 sur leur *Voisin* n°5597.

Vous êtes muté dans le génie et vous vous faites remarquer lors des grandes manœuvres du Sud-Ouest, à Toulouse sur avion *Breguet*...

Effectivement, j'ai eu une double satisfaction. D'abord, sans le vouloir, j'ai effectué le plus d'heures de vol de reconnaissance de l'escadrille. Nous étions cinq ou six avions et je crois que j'ai accumulé 8h50 de vol, quelque chose comme ça. Cela paraît risible maintenant, mais à l'époque, on volait une demi-heure, une heure maximum.

Seconde satisfaction, je suis le seul à avoir ramené mon avion intact. À la suite de ces reconnaissances, le capitaine de Goÿs, qui est devenu le fameux général⁴, m'a nommé caporal sur le champ de manœuvre devant les troupes.

Vous êtes alors affecté à Bourges pour tester le lancement d'engins pyrotechniques. Une de vos connaissances vous y rejoint ?

Effectivement, j'ai toujours obtenu, facilement je dois le dire, la présence de mon mécanicien dans les quinze jours qui suivaient mon arrivée dans une nouvelle mutation. Je faisais la demande et les officiers que je quittais géraient très bien les démarches.

Louis Quenault, puisque c'est de lui dont il s'agit, avait deux ans de moins que moi. On l'avait embauché chez Savary pour la mise au point des moteurs Labor de chez Labor-Aviation. L'entreprise espérait recevoir beaucoup de commandes, mais cela n'a pas vraiment été le cas.

Nous étions néanmoins de bons clients chez Savary. J'avais apprécié Quenault à ce moment-là et je ne l'ai pas perdu de vue quand il est parti au régiment. Ses classes terminées, il est devenu mon mécanicien à temps plein. Ces mécaniciens étaient des types extrêmement dévoués, extrêmement consciencieux pour la très grande majorité d'entre eux. C'était leur avion, ce n'était pas l'avion du pilote, c'était leur avion.

Comment se passent les essais ?

J'ai eu des mauvais jours, j'en ai eu des bons, on se souvient des bons. J'ai donc été détaché à l'École centrale de pyrotechnie de Bourges. C'était une bande de terrain située à côté de la fabrique d'explosifs et de bombes, notamment des bombes incendiaires avant la guerre. J'ai eu beaucoup de chance un jour. J'étais en vol avec mon mécano et nous lancions des obus incendiaires par-dessus-bord, l'un après l'autre. Quenault tirait un rugueux qui allumait l'obus et ce dernier explosait quelques secondes après. Or il y avait des tas de câbles dans le *Savary* que je pilotais, notamment dans le train d'atterrissage qui était assez solide. C'était vrai de tous les biplans de l'époque. Ce jour-là, un des obus s'est accroché à l'un des câbles du train et malgré mes efforts – j'ai eu peur car j'ai chahuté l'avion pour essayer de le décrocher –, il

4. Le général Louis de Goÿs de Mézeyrac est le précurseur de l'aviation de bombardement en France. Chef de bataillon en 1914, il est chargé par le général Joffre d'organiser l'aviation de bombardement. Touché lors d'un raid au-dessus du Palatinat en mai 1915, il est fait prisonnier mais s'évadera fin 1917. Il reprend les combats et commande la 1^{re} brigade de bombardement en 1918. Il s'illustre dans les années vingt en ouvrant des voies aériennes.

n'est pas tombé. Heureusement, à l'époque, au moins deux ou trois obus sur dix ne s'allumaient pas et ne fonctionnaient donc pas. L'obus appartenait à cette catégorie. Heureusement pour nous, car il était placé près du train d'atterrissage et d'autres obus au phosphore !

À la suite de cet événement, le colonel m'a proposé pour la médaille militaire.

Vous parliez aussi de jours moins bons ?

Vers la fin, nous étions deux pilotes à faire les essais. Le lieutenant Delvert était venu avec un *Henri Farman*. Même si j'étais caporal, nous avions des affinités en tant que pilote et les questions de grade passaient après.

Il partait toujours avec un capitaine de la pyrotechnie, qui était un de ses amis, pour lancer les obus. Propulsé par un moteur Gnome de 50 chevaux, il faisait un palier et s'amusait à faire une petite chandelle. Il tirait donc sur le manche lorsqu'il avait un peu de vitesse et montait à 10 m, à 15 m maximum. À l'époque, il n'y avait pas la puissance des avions à réaction actuels qui se mettent à la verticale et montent à 2 000 m en quelques secondes.

Je lui avais dit : « Vous savez mon lieutenant, c'est dangereux, parce que si vous avez un passage à vide du moteur, vous risquez la perte de vitesse et c'est très grave. » Il m'avait répondu que non. Il avait l'air très sûr de lui, il était très poli, il m'a même remercié pour mes conseils mais ça n'a servi à rien.

Un jour, il attendait son capitaine avec impatience. Il me dit : « Frantz, je ne vous ai jamais emmené, je vous prends avec moi si vous voulez. » Je lui répondis « bien sûr, mon lieutenant » par politesse, mais je n'étais pas particulièrement chaud.

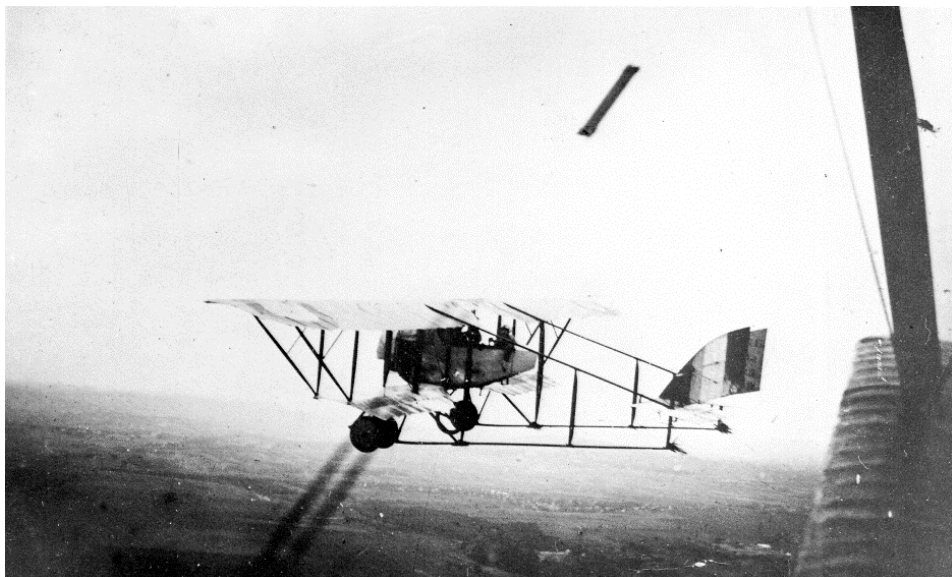
Dans le hangar Bessonneau, je passe ma combinaison fourrée. On était en plein air pendant le vol, surtout sur le *Farman*. C'était pire que sur le *Savary*, où l'on avait le moteur à l'arrière et où cette combinaison était indispensable.

Je me souviens, je revois encore le hangar. Je passe la jambe droite dans la combinaison. Le capitaine arrive : « Oh, excusez-moi, je suis en retard, si ça ne vous fait rien, je vais prendre votre place ? » J'ai dit « oui ». Je ne sais pas pourquoi, j'avais un pressentiment et dans le fond, j'étais très heureux de cette nouvelle situation. J'ai retiré ma combinaison, enfin ma jambe droite, ils sont partis... et ils sont morts. Ils ont fait une chandelle et ce que j'avais prévu est arrivé ; ils ont perdu de la vitesse et sont morts tous les deux⁵.

Le colonel qui commandait l'École centrale de pyrotechnie m'a dit : « Je vais abandonner la pyrotechnie, les avions, c'est trop dangereux et nous ferons nos essais avec un ballon captif pour les lancements de projectiles. » Il a été très frappé par cet accident.

5. Les deux victimes sont le lieutenant Jean Louis Delvert du 21^e d'artillerie et le capitaine Gaston Niquet du 1^{er} d'artillerie, tous les deux détachés temporairement au sein de l'Aéronautique militaire. Le lieutenant Delvert avait remplacé le lieutenant Jean Kreyder au mois de mai 1913, après la mort de ce dernier au cours d'un vol.

Après l'arrêt de ces essais, vous êtes muté à Mourmelon et c'est alors que vous apprenez le déclenchement de la guerre ?



Caudron G.3 pendant la guerre 1914-1918
SHD, photo B 88 3428

J'étais caporal et ai été nommé sergent au début de la guerre. J'étais mobilisable sur *Caudron G.3*. Le *G.3*, je connaissais déjà l'avion, j'avais traîné à Reims sur l'un d'eux. C'était un très bon avion mais ce n'était pas un avion de guerre. Comme m'a dit André Luguët, un très bon ami et un de nos vice-présidents aux Vieilles Tiges, il fallait le faire exprès pour se tuer sur *G.3*. C'était un avion très sûr, mais ce n'était pas un avion de guerre.

Or, à Mourmelon, il y avait une escadrille de *Voisin* militaires, l'escadrille 24, et son commandant, le capitaine Faure, me dit qu'ils n'étaient que six pilotes, dont lui-même, et qu'un d'entre eux allait chez Voisin pour réceptionner les avions. « Il me manque un pilote, est-ce que ça vous dirait ? » Je lui réponds qu'« ah oui mon capitaine, sur *Voisin*, ça, c'est un avion. » Il me dit : « C'est d'accord, je vous prends. » C'est ainsi que je suis parti sur *Voisin*. C'était une escadrille dont les avions étaient destinés à la Russie, c'était donc des modèles avec un grand rayon d'action pour l'époque. On faisait des reconnaissances de 300/400 km. C'était le seul avion qui pouvait le faire, avec sa charpente faite de tubes métalliques qui pouvait rester sous la pluie sans se déformer et qui ne nécessitait pas l'emploi de hangar la plupart du temps. Un avion qui, sans contredit, était le meilleur aéroplane militaire de l'époque.

Vous vous souvenez de vos premières missions de guerre ?

Au début, nous sommes allés en Belgique. J'avais fait une reconnaissance avec un officier d'état-major. Nous emmenions les mécaniciens pour les déplacements,

mais pour ces missions, des officiers d'état-major venaient souvent. C'était un petit officier et c'était son baptême de l'air. La reconnaissance était proche de la frontière du Luxembourg.

Nous avions alors vu des tas de troupes et des convois, des trains également, qui se dirigeaient vers la Belgique. Or, il y avait des conventions. La Belgique était neutre en principe et après être revenus atterrir à Mézières, là où se trouvait notre premier terrain d'aviation militaire, le capitaine me demanda : « Voulez-vous venir avec moi pendant que je fais mon rapport verbal ? » Comme nous avions pris des notes ensemble, ma présence pouvait appuyer ce qu'il disait. En regardant au sol, j'avais aussi repéré beaucoup de mouvements vers la Belgique.

Quand nous en parlons au commandant à qui nous devons faire le rapport, ce dernier nous dit : « C'est impossible, c'est défendu. » Il ne faut pas être trop méchant quand même mais ça prouvait notre bonne foi (rires).

Vous disposiez d'un équipement spécial pour ces reconnaissances ?

On envoyait deux pigeons voyageurs pour les premières reconnaissances. Nous emmenions également un pistolet modèle 72... ou peut-être 76, un gros pistolet à barillet très lourd et une boîte d'allumettes de la marque « Tisons ». Le pistolet, c'était pour crever le réservoir d'essence en cas d'atterrissage forcé, ce qui se produisait assez souvent suite à une panne ou des trucs comme ça chez l'ennemi. Les allumettes s'allumaient et brûlaient très fortement pendant quelques secondes. On devait les jeter dans le réservoir d'essence crevé et troué pour mettre le feu à l'avion et éviter qu'il tombe aux mains de l'ennemi.

Vous aviez réfléchi à la meilleure manière d'abattre un avion ennemi ?

Nous ne savions pas comment faire. On en avait discuté avec des amis de l'escadrille. J'en avais discuté avec Quenault car c'était lui qui tirait. En fait, nous tirions trop loin. C'est difficile en l'air de se rendre compte de la distance. On tirait en travers et on tirait quelques coups. Nous ne pouvions pas tirer en mode automatique car le mécanisme du fusil mitrailleur Hotchkiss s'enrayait très rapidement, surtout en altitude à partir des 1 000 mètres. Ça m'était même arrivé d'enrayer au premier coup : c'est pourquoi nous tirions au coup par coup.



*Voisin L armé d'une mitrailleuse Hotchkiss pendant la Première Guerre mondiale.
SHD, photo N°B 83 3602*

On appuyait sur la gâchette à chaque fois et on relâchait. En mode automatique, je pense que le problème venait de l'évacuation des douilles du Hotchkiss qui reste un petit fusil-mitrailleur d'infanterie léger. L'évacuation était automatique, provoquée par l'explosion elle-même de la balle, mais la pression de l'air était un peu moins forte qu'au sol. Cette expulsion nous causait d'ailleurs des soucis, car l'hélice était derrière et il fallait un sac semi-rigide pour recevoir la douille.

À quelle vitesse évoluiez-vous ?

À 90-95 km/h en marche régulière. En piquant, on arrivait probablement à 115-120 km/h. On n'avait pas d'indicateur de vitesse mais, lors de mes essais de réception, je faisais du 90-95 km/h. Alors si on tirait en se croisant, on avait peu de chance de s'atteindre.

Comment évaluez-vous les avions allemands ?

À mon avis, le *Taube* était un avion très lent, un avion autrichien d'ailleurs mais qui était utilisé dans l'armée allemande. Ce n'était pas un avion dangereux du tout. Mais les autres avions étaient plus modernes avec un puissant moteur à l'avant – un moteur Mercedes-Benz de six cylindres. Ils étaient un peu plus rapides que notre *Voisin*, un peu plus modernes aussi, mais n'avaient pas notre rayon d'action.

Comment les combats aériens ont-ils débuté ?

Ce sont les Allemands qui ont commencé, dans les circonstances suivantes. Le lieutenant Levassor d'Yerville était un chasseur d'Afrique, un type très culotté, très

bien. Il avait la tête un peu de travers après avoir reçu un coup de sabre au cou. Il était remarquable et a d'ailleurs fait une très belle carrière.

Il était parti de Mézières en reconnaissance sur Aix-la-Chapelle et devait faire l'aller-retour seul sur son *Voisin*. Levassor croise alors un Allemand. À ce moment-là, on se considérait plus comme des sportifs que comme des belligérants, des ennemis. Il s'attendait à le saluer mais, en le croisant, le passager de l'avion allemand tire trois balles qui se fichent dans son avion.

J'ai d'ailleurs toujours trouvé extraordinaire de croiser un avion et d'arriver à tirer dessus. Cela représente quand même une vitesse de 200 km/h de chaque côté. Ce n'est pas comme dans un stand de tir, il y a du vent.

Pour les Allemands, c'était encore plus difficile que pour nous sur *Voisin*. Sur *Aviatik*, le moteur est à l'avant de l'avion alors qu'il est à l'arrière pour l'avion français. Or le passager était entre le moteur et le pilote et ce pour une raison bien simple. Le passager, le poids, est placé proche du centre de gravité, si vous voulez. S'il monte, l'équilibre de l'avion n'est pas modifié. Le centrage était important à l'époque, c'est moins vrai maintenant où l'on voit des passagers se balader dans les couloirs des avions de transport.

Pour revenir à Levassor, trois balles ont touché son avion, dont une a traversé le coussin sur lequel il était assis. C'était un petit coussin qui n'était pourtant pas épais.

Comment décidez-vous de réagir ?

Quand il est revenu et a montré l'impact, le chef d'escadrille a téléphoné à Gabriel Voisin à Issy-les-Moulineaux en lui disant : « Voilà ce qui est arrivé, il faut qu'on trouve un moyen ». Voisin lui répondit qu'il allait monter des mitrailleuses, qu'il allait préparer ça avec tous les gabarits.

Trois ou quatre jours après, Voisin arrive à Mézières avec six mitrailleuses à installer sur nos six avions et un mécanicien ou deux pour donner un coup de main. Il s'agissait d'installer un trépied au-dessus de la tête du pilote et le fusil-mitrailleur avec lequel le passager derrière pourrait tirer.

C'est ainsi que l'idée nous est venue. Mais ça n'a pas été facile à mettre en œuvre car le colonel qui commandait l'aviation de la 5^e armée – nous étions, je crois, déjà la 5^e armée – a appris cela. Il a téléphoné au capitaine Faure et lui dit : « Qu'est-ce que c'est que cette histoire, vous avez monté des fusils-mitrailleurs ? Vous ne savez pas que jamais on ne se battra dans les airs, ça n'existe pas. C'est du Jules Verne, voyons, alors ! »

Le capitaine Faure lui répondit alors que « mon escadrille est faite pour faire des reconnaissances. Si ces reconnaissances ne sont pas faites, vous pouvez me faire des objections, mais je fais les transformations qui me plaisent. »

Il l'a mis aux arrêts de rigueur !

Finalement, un général est parvenu à concilier les deux thèses différentes. Il a convenu que si ça ne changeait rien aux reconnaissances, les armes pouvaient être maintenues sur les avions.

Heureusement, du côté allemand, c'était la même chose. Ils ne croyaient pas à la guerre aérienne, ils pensaient qu'on ne se descendrait jamais dans les airs. Quelques jours avant mon combat victorieux, une note du commandement pour l'aviation était passée dans les escadrilles allemandes affirmant que de tels combats ne se produiraient jamais. On avait entendu dire que certains pilotes français s'amusaient à tirer sur des aviateurs allemands, mais que cela n'avait guère d'importance. Ils ne les toucheraient pas et, du coup, il leur était interdit de se battre avec nous.

De notre côté, nous étions arrivés à la conclusion la plus simple. Il faut tirer sur une cible qui soit immobile au moins quelques temps. Et pour qu'elle soit immobile, il faut se mettre derrière. Toute la difficulté était de se mettre derrière. L'*Aviatik* était quatre ou cinq km/h plus rapide que le *Voisin*, mais il y a des arrangements avec le ciel, c'est le cas de le dire ! Le tout, c'était de voir assez tôt.



Voisin LA à Villacoublay en 1914. Le personnel porte des bombes obus de 75 mm.
SHD, photo B 87 0152

Pouvez-vous nous raconter la manière dont vous avez vécu cette première victoire aérienne ?

Nous étions en fait partis avec Quenault, emmenant six obus de 90 pour les lancer sur des rassemblements ennemis. Ceux-ci étaient difficiles à voir à 1 200, 1 500 ou 2 000 m d'autant que nous n'avions pas de jumelles.

Je prenais de la hauteur en suivant les lignes entre Reims et Craonne quand, à 1 800 m environ d'altitude, j'aperçus un avion à l'intérieur des lignes françaises qui se dirigeait vers le nord. J'avais, et j'ai toujours d'ailleurs, malgré mes 86 ans, une vue assez bonne. Il était sur ma gauche. En fixant bien, je me suis aperçu que c'était un avion allemand. Il revenait de sa reconnaissance. Je me trouvais à ce moment-là perpendiculaire à lui, un peu en avant et à même altitude. J'alertais Quenault. La première chose que j'ai alors faite, ça a été d'essayer de couper sa route en prenant très à droite. C'est là où il y a eu une grande part de chance quand même, parce qu'il ne faut pas commencer trop tôt. J'étais un peu au-dessus de lui ce qui arrangeait les choses aussi : ça me permettait de piquer plus ou moins pour le rattraper avant qu'il n'ait trop de distance. C'est ce que je n'avais pas réussi à faire jusque-là. Cette fois, au contraire, j'ai plutôt essayé de me trouver en position de ralentir s'il en était besoin. C'est toujours plus facile de ralentir. Je suis arrivé pile là où je voulais en piquant un peu contre lui. Je n'ai eu alors qu'à tourner à droite, à me mettre dans son sillage et c'était parfait, tout était là.

Alors, là, j'étais très près. C'est la formule qui a d'ailleurs été appliquée par Fonck, par Navarre, tous les grands As qui sont revenus avec très peu de balles dans leur avion, voire pas du tout si l'on pense à Fonck. Quant à la position du soleil, je crois que j'étais peut-être pas mal placé. Il était 8h/8h30, oui, je ne me suis pas rendu compte. En tout cas il faisait très beau, un ciel sans nuage. Je ne suis pas certain qu'ils m'aient vu.

Je criais à mon mitrailleur de tirer. Nous étions alors si près que je distinguais très bien le pilote et l'observateur. Ils m'ont vu au premier coup de feu, là j'ai vu qu'ils tournaient la tête, j'étais près. J'ai vu le pilote retourner la tête d'un air étonné. Il était derrière. Il a piqué légèrement pour prendre de la vitesse. Je le suivais comme son ombre.

Le passager a sorti une carabine et a tiré avec. Il disposait d'une carabine à épaulette, alors que nous pouvions viser plus facilement grâce au trépied. L'avion allemand a cherché à faire des virages à droite et à gauche pour se dégager. Le passager était gêné pour tirer parce que, comme je vous l'ai dit, il était placé entre le pilote et le moteur. Le pilote, l'empennage et le reste formaient des obstacles pourvu que je me place exactement dans l'axe. On avait 25 balles dans la partie rigide qui portait les cartouches. À la 25^e, Quenault a changé la bande de la Hotchkiss. Le combat a été assez long. Nous avons tiré au coup par coup. Quenault a tiré 47 balles, ce qui nécessitait 10-12 minutes et, par chance, nous n'avons enrayé qu'à la 47^e balle. Je me disais : « C'est encore foutu ». L'officier d'état-major a peut-être raison, on n'arrivera jamais à se descendre dans les airs.

Le pilote allemand tournait toujours de droite à gauche. Il cherchait à regagner ses lignes en descendant. Il est descendu parce qu'on s'est finalement retrouvé à 1 200 m. Et d'un seul coup, il s'est cabré. Et, comme un avion qui va faire de l'acrobatie, il est resté comme ça suspendu dans les airs. Quenault me tape alors sur l'épaule et me dit « attention, on va rentrer dedans ». Nous étions très près mais

quand je l'ai vu se cabrer, il était légèrement à gauche. J'ai donné un coup de pied et j'avais déjà amorcé le virage à droite pour ne pas lui rentrer dedans. C'est vrai que ça aurait été trop bête, mais enfin dans le feu de l'action, on ne pense pas au danger qu'on peut courir.

Je l'ai vu à ce moment-là, comme un avion en perte de vitesse. Il s'est mis sur le dos, en vol rectiligne, laissant un sillage de fumée. Il avait probablement le réservoir troué et du carburant qui ruisselait dans le moteur. Je me suis tout de suite dit « pourvu qu'ils soient morts tous les deux... surtout le passager ».

J'ai fini par atterrir à 300 m de la carcasse de l'avion. Il était tombé dans des marais boisés. Je descendis me poser dans un champ à quelques centaines de mètres de l'endroit où brûlaient encore nos victimes. Les marais étaient en effet entourés de terrains convenables pour un atterrissage, terrains où il y avait probablement eu du blé et où il n'y avait aucun danger de casse, surtout pour le *Voisin* qui disposait de quatre roues et de freins sur roue. Encore une fois, l'avion était très perfectionné pour l'époque.

Nous sommes allés voir. Des paysans étaient déjà sur place. C'était à Jonchery-sur-Vesle, à 20 km des tranchées. Quelques femmes sont aussi venues et m'ont donné un bouquet de fleurs des champs qu'elles avaient cueillies. C'était très touchant. Puis des officiers d'un état-major qui n'était pas loin sont aussi arrivés. Parmi eux, il y avait un général, le général Franchet d'Espèrey ; mais je ne le connaissais pas, je ne sais pas si c'est lui. Bref, c'était un général avec son état-major qui me dit alors : « C'est vous le pilote ? » Je réponds : « Oui, mon général ». Il poursuit : « Vous aurez la médaille militaire ». Je lui dis textuellement : « Je l'ai déjà mon général » (rires). Surpris, il enchaîne : « Ah bon, hé bien, vous aurez la Légion d'honneur, et votre mécanicien-tireur la médaille militaire ».

Un faisan m'a été apporté, il a fini à la popote. À l'unité, ils commençaient à être inquiets. Quand je suis revenu, ils avaient commencé à manger. Alors, dans cette escadrille, nous avions notre solde qui était différente suivant les grades et le capitaine avait institué qu'à la popote, on payait sa part aux proratas de ce que l'on touchait. Avec Jean Benoist, nous étions sergents. Nous étions les deux seuls sergents, nous avions été nommés peu de temps après notre arrivée.

Le capitaine Faure nous ramena l'après-midi en voiture. Et là, nous vîmes les corps aux jambes calcinées de nos victimes qui avaient été dégagés de l'avion. Je ne vais pas vous cacher aujourd'hui que Quenault et moi-même avons été très émus à la vue des deux victimes que nous avions descendues.

On trouva sur le corps d'une des victimes une lettre. Un des morts l'adressait à sa mère et disait avoir échappé en septembre à un avion français en étant entré dans un gros nuage. Coïncidence bizarre, nous avions poursuivi quelques semaines auparavant un avion qui nous avait échappé de cette façon-là...

Rien que de penser à ce combat, je pense aux types qui étaient dedans. Enfin, c'était la guerre... Mais je ne parle jamais de cet affrontement sans une très grande émotion.

La Légion d'honneur, cela me paraissait beaucoup pour un « exploit » qui était somme toute normal. Si on avait un fusil à bord, c'était bien pour s'en servir. Ça me paraissait improbable, beaucoup trop fort, de me faire décerner une telle récompense.

Vous participez rapidement à d'autres combats aériens ?

Deux ou trois jours après, nous étions un petit peu au sud-ouest de Reims. Les Allemands tenaient toujours le nord de la ville. Je vois un avion qui était de l'autre côté des lignes. Je montai et il monta aussi. Arrivés à 1 500 m environ, nous nous sommes dirigés l'un vers l'autre. Moi, fort de mes récents exploits, je croyais que c'était arrivé et là, à la première balle, le fusil-mitrailleur s'enraye.

Face à nous, c'était le même type d'*Aviatik*. La tactique, qui était de se mettre derrière l'avion chassé, il la connaissait aussi bien que moi. Pour cela, il fallait virer le plus court possible. Ce que j'avais à faire, c'était de virer puisque Quenault était déjà en train d'essayer de désenrayer la mitrailleuse. Pour une fois, ça ne marchait pas et l'adversaire nous tirait dessus à chaque fois en se croisant. C'était très difficile et il tirait deux ou trois balles suivant le passage. Aussitôt qu'il était passé, je virais pour me mettre derrière et lui faisait la même chose, et finalement, personne n'y arrivait.

Il a abandonné ou alors il était peut-être enrayé aussi. Il s'est dirigé en descendant vers chez lui. Ça se passait sur les lignes françaises, juste du côté des tranchées.

Le plus amusant, c'est que le commandant d'escadrille a reçu un coup de téléphone d'un colonel ou général d'armée. Il lui dit que « nous avons assisté au combat. Félicitez le pilote qui n'a pas abandonné les tirs. » En bas, ils entendaient les coups de fusil, ils croyaient que c'était notre équipage qui tirait. Et en fait, pas du tout. J'ai dit au capitaine que je n'en avais pas parlé parce que je faisais le pigeon.

J'aurais presque pu avoir une citation !

Les citations étaient nombreuses ?

Certaines ont parfois été douteuses. Une fois, j'ai lu incidemment dans un journal au front que le passager, un capitaine que j'avais emmené, avait obtenu une citation du type : « A réussi à ramener dans ses lignes un avion endommagé par des obus de l'ennemi ».

Ça correspondait un petit peu à la reconnaissance que nous avions faite. J'étais alors rentré péniblement avec une hélice cassée. Le moteur à l'arrière était assez sûr, mais il y avait de grandes tiges de culbutos qui en portaient. Une de ces tiges était partie dans l'hélice. J'avais réduit aussitôt les gaz pour essayer de regagner les lignes françaises, ce que j'ai réussi à faire.

Le capitaine me dit alors que les dégâts étaient dus à un obus. Je lui répondis que non. D'ailleurs, on allait le voir tout de suite. Une tige de culbutos manquait, qui avait cassé l'hélice en bois et ça s'était arrêté là. Il avait quand même fait son rapport. Je n'ai pas trouvé cela très élégant, mais n'ai rien dit. Vous savez, j'étais jeune, je n'y attachais aucune importance.

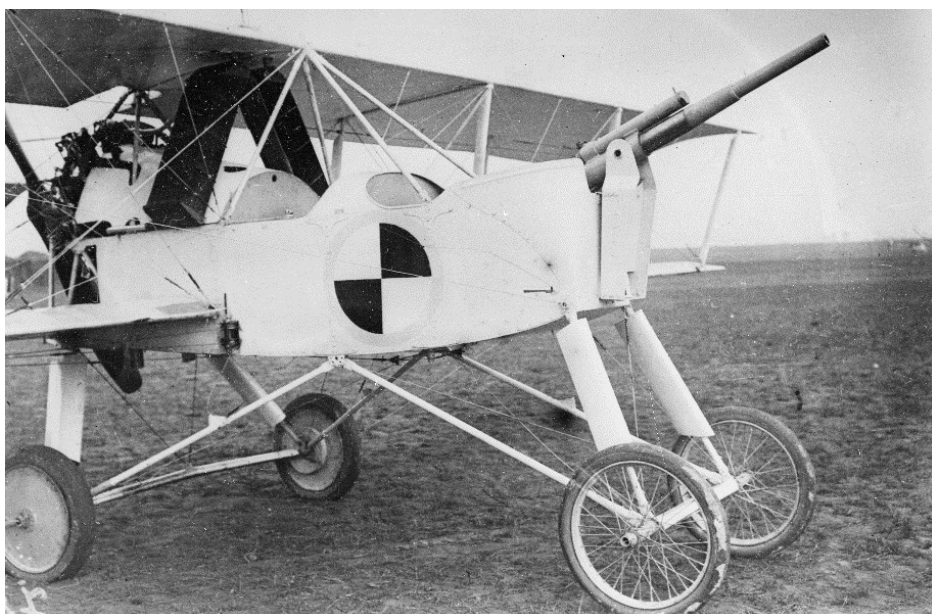
La suite de votre carrière opérationnelle est notamment associée à l'avion-canon ?

Oui, l'idée était de placer un petit canon sur l'avion pour tirer sur les *Drachen*⁶ et les descendre. Le problème, c'est que lorsqu'on les atteignait, ils ne prenaient pas feu. Les obus incendiaires de 37, ça n'existait pas ; ça n'avait pas encore été inventé.

Pour mettre le feu au ballon, il faut une flamme. Mais cette flamme ne doit pas être à l'intérieur du ballon puisque l'hydrogène ne brûle pas. Il faut utiliser un obus incendiaire qui entretienne une trace de flamme assez longtemps pour enflammer le mélange.

Alors, dans les premiers temps, les Allemands tiraient le ballon vers le bas pour l'empêcher d'être descendu. Après, quand ils ont vu que nous ne faisons que de petits trous, les observateurs les plus culottés ne demandaient plus à descendre.

Plus tard, quand j'étais à Nancy, les Allemands craignaient malgré tous ces avions-canon. Ces canons débordaient du fuselage, d'au moins 60 ou 80 cm. C'est pourquoi certains pilotes ont acheté des faux tuyaux de poêle chez des quincailleries en espérant éviter les attaques des Allemands qui les craignaient.



Voisin Type IV armé d'un canon de 37 mm pendant la Première Guerre mondiale
SHD, photo B 86 2385

Il vous est arrivé une mésaventure de nuit sur ce type d'avion ?

Mais laissez-moi d'abord vous donner un exemple de la mise au point des avions à cette époque, c'était très empirique.

Le canon était lourd. C'était un canon de 37 long. Je ne me souviens plus exactement combien il pesait, mais c'était 100 kilos ou plus.

6. Ballons d'observation allemands.

J'avais trouvé que l'avion était déséquilibré, trop lourd vers l'avant malgré ses gouvernes très efficaces, très grandes.

J'avais dit ça à Voisin. Je lui avais téléphoné et comme il était en bas à Issy-les-Moulineaux, il était monté tout de suite à Villacoublay. Il prenait des décisions rapides et décida d'avancer et de décaler le plan supérieur. Après avoir pris sa règle à calcul, il dit : « Je crois que 10 cm, ça doit être suffisant. Il faut que ce soit fait dans la nuit pour que demain matin, tu puisses faire un essai. » Je ne demandais pas mieux.

Il prend avec lui une équipe, appelée les « As de l'atelier », une dizaine de mécaniciens et de menuisiers et, à trois heures du matin, c'était fait ! J'essayais l'avion, il y avait juste des cordes à piano à couper, à allonger d'un côté et à raccourcir de l'autre. Comme les nervures étaient enfilées sur des nervons, la carcasse était soutenue par des tubes de 30 mm, je crois me souvenir, en acier étiré. Ça ne posait pas de grandes difficultés.

Donc, pour revenir à ce vol de nuit, je suis allé au camp retranché du Bourget où j'ai eu ma première punition de ma vie de militaire. Un soir, un *Zeppelin* est signalé du côté de Compiègne. Alors, toujours sûr de moi et orgueilleux de mon exploit précédent, « un *Zeppelin*, allez » ; je décide d'aller voir. Je dis à mon mécano : « On lui file des coups de canon dans la nacelle. » Et nous voilà partis. Nous avons fait un grand tour et il n'y avait pas plus de *Zeppelin* « que de beurre en broche » comme le dit l'expression. En fait, au début de la guerre, tout le monde voyait des avions et des *Zeppelin* partout, surtout ceux qui n'étaient pas dans l'aviation ! Quand je reviens au terrain, il m'était impossible d'atterrir à cause du brouillard. Nous sommes donc allés atterrir à Villacoublay. Or, on m'attendait au service à six heures du matin au Bourget...

La sanction tomba. Ce fut quatre jours de consigne car « était parti sans attendre l'ordre » ! Ce n'était pas grave !



Joseph Frantz, lors d'une cérémonie en souvenir de Georges Guynemer.
SHD, photo B88 1267