

grand quotidien
le titre :

cette phrase
rhétorique, car on

chute en para-

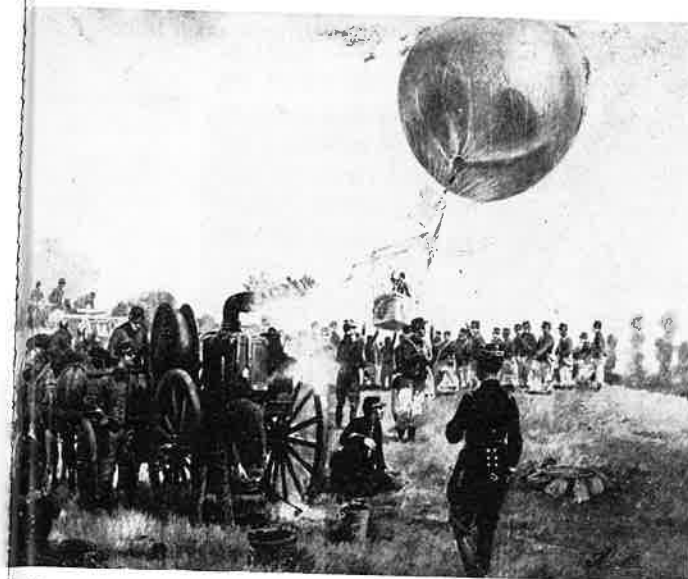
terme « fall »,
à fait diffé-
éricains pour

pilote d'avion
normalement
inguistique :
nic rack »,

une petite
shake the
mes ailes).
on complé-
tomber en
royait en
ute : dans
igs », les
es ailes ».

QUALINI

Histoire



Ballon captif RENARD vers 1900 - Document Musée de l'Air n° D0C

*observateur...
...en ballon*

On ignore trop, dans l'Armée de l'Air, le rôle joué, au cours du premier conflit mondial, par les aérostiers; sans doute parce que leur mission relève davantage de celle de l'A.L.A.T. que de celle de la « RECO ».

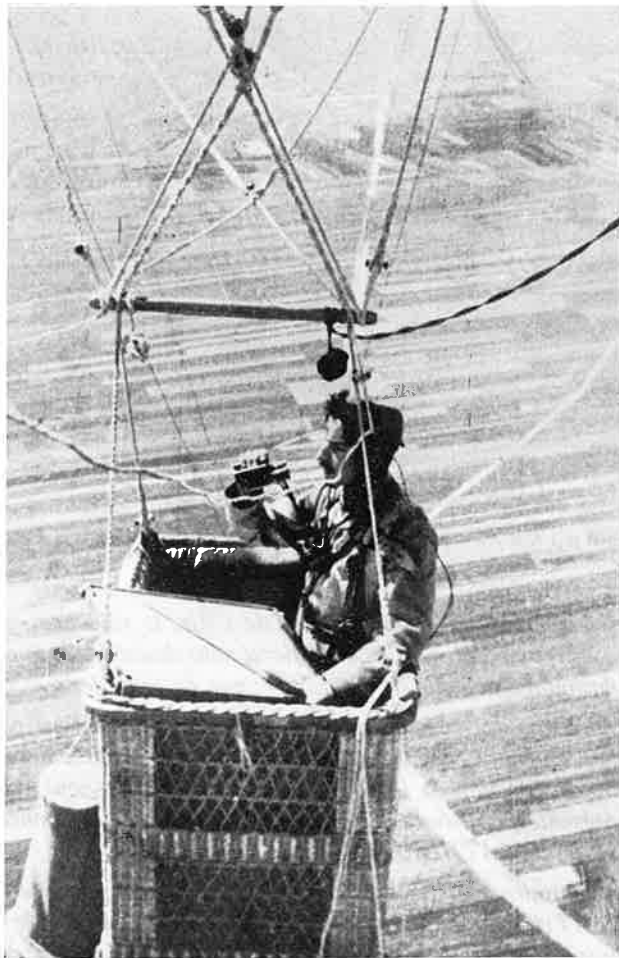
Le corps des aérostiers, outre la gloire dont il s'est couvert tout au long des combats, appartient cependant à la famille aéronautique. Il serait injuste de ne pas le reconnaître. Aussi avons-nous cru intéressant de le présenter à travers les souvenirs d'un de ses membres, le capitaine de réserve MATHIEU.

Volontaire pour l'observation en ballon, dès octobre 1914, le Capitaine MATHIEU a fait toute la guerre dans les unités de l'Aérostation. Il y totalise 2 000 h d'ascension, 1 500 réglages d'artillerie, 2 000 batteries repérées. Plusieurs fois attaqué, il doit à trois reprises son salut à l'utilisation de son parachute. Titulaire de six citations, officier de la Légion

d'Honneur, ses Souvenirs, d'où sont extraites les quelques pages suivantes, sont un récit de première main sur une forme de combat trop peu connue.

* *

On peut comparer les ballons d'observation à des périscopes dont l'utilisateur aurait pour mission de signaler tout ce qui se passe chez l'ennemi, dans le secteur de front qui lui serait réservé : mouvements de troupes, déplacements sur routes ou voies ferrées, repérage des batteries en action pour régler ensuite les tirs de contre-batterie ou d'interdiction.



Lieutenant de CAGNY observateur (1916)

Document Musée de l'Air n° MA 4146

Ces observateurs contribuèrent ainsi à la réussite des opérations et rendirent de précieux services au commandement tant au cours de nos attaques que de celles de l'ennemi.

L'observateur travaillait dans la nacelle d'un ballon mis en ascension à une altitude variant entre 1 000 et 1 500 m suivant les conditions atmosphériques plus ou moins favorables. Grâce à une liaison téléphonique réalisée par incorporation du fil téléphonique dans l'âme du câble du ballon, il pouvait à tout moment, et directement, converser avec un poste d'Etat-Major ou le commandant d'une batterie d'artillerie.

Le treuil était placé entre 6 et 7 km des premières lignes ennemies, et par temps clair et bonne visibilité, la vue s'étendait à grande distance du point d'ascension. Cette observation à partir d'un point fixe dans le ciel avait le grand avantage de son immobilité et permettait à l'observateur de tenir l'air dix à douze heures consécutives. Personnellement, à Verdun, je suis resté en ascension quatorze heures et demie par une belle journée; certains de mes camarades ont atteint jusqu'à 17 h.

Dans un secteur où régnait une grande activité, l'observateur de retour au sol était fatigué d'une journée consacrée à parler au téléphone pour signaler tout ce qu'il voyait : repérage de batteries pour ensuite procéder aux réglages de contre-batteries, suivis de tirs de destruction, réglage de tir demandé par un commandant de batterie..., et tout cela sans avoir seulement le temps de déjeuner, un thermos de café devant à lui seul satisfaire les exigences de l'estomac.

Il lui fallait donc jouir d'une robuste constitution, posséder une excellente vue, savoir s'orienter rapidement pour lire une carte et y repérer les coordonnées des points signalés. A cela s'ajoutaient la foi du devoir à accomplir, une honnêteté scrupuleuse, beaucoup de sang-froid et la nécessité de posséder l'instruction propre à devenir officier.

* *

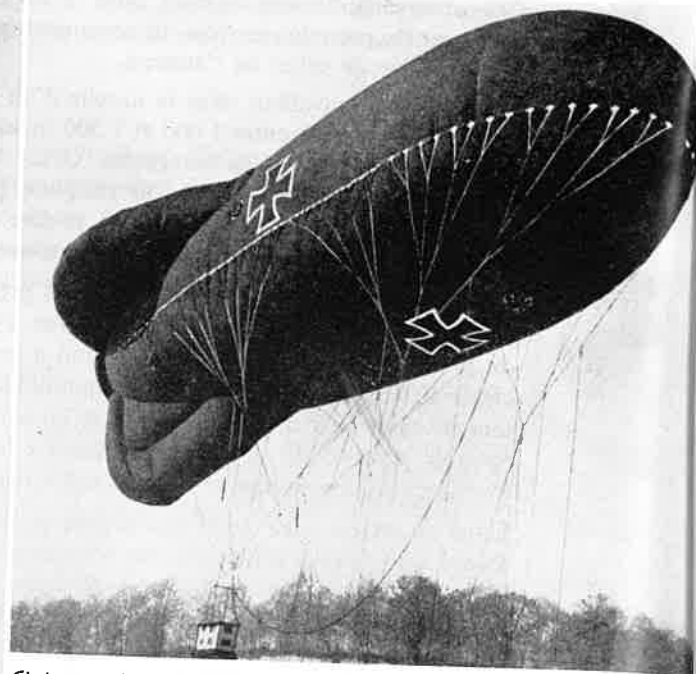
En 1914, je fus mobilisé comme sapeur aérostier de 1^{re} classe à Epinal, à la 32^e compagnie d'Aérostiers, commandée par le Capitaine de Réserve DUBAYLE, Ingénieur aux Aciéries de la Loire. Il avait pour adjoints les lieutenants GHESQUIÈRE et FAURE. L'ingénieur DUBAYLE fut, sur ordre du G.Q.G., rappelé au début d'octobre pour reprendre ses fonctions à la Direction des Aciéries de la Loire, et le lieutenant GHESQUIÈRE prit le commandement de la compagnie.

Nous restâmes jusqu'au 15 septembre sans savoir ce que nous allions devenir.

Le capitaine SACONNEY — l'inventeur des cerfs-volants — avait le commandement de la 30^e compagnie. Il demanda au gouverneur de la place d'Epinal à partir avec sa compagnie sur le front de Lorraine,



Ci-dessus : DRACHEN (1917)
A gauche : Ballon captif (1914)



Doc. Musée de l'Air
n°s MA 3354 et 483

autorisation qui lui fut accordée. Dès son arrivée près des lignes, il commença ses observations avec le ballon sphérique de 750 m³.

Afin de démontrer à l'Etat-major des armées l'intérêt d'utiliser les ballons d'observation, le capitaine SACONNEY et le capitaine CAQUOT à Toul prirent l'initiative de convoquer, chacun dans leur secteur, des officiers d'artillerie afin de leur démontrer ce que l'on pouvait voir et faire à partir d'un ballon, à environ 1 000 m d'altitude, par temps favorable.

Grâce à leur liaison téléphonique, ils firent effectuer des tirs de réglage sur des batteries ennemies qu'ils purent repérer, et réussirent à les museler. Ce fut un grand succès. Les rapports élogieux des officiers d'artillerie furent transmis au G.Q.G. qui décida immédiatement la création de nombreuses compagnies d'aérostiers pour être réparties sur le front stabilisé après la bataille de la Marne.

C'est ainsi que les douze compagnies qui étaient en attente dans les quatre places fortes de Belfort, Epinal, Toul et Verdun furent déplacées pour rejoindre des secteurs où l'ennemi déployait une grande activité.

*
* *

La 32^e compagnie reçut l'ordre de se rendre en Artois. Une partie du trajet se fit par chemin de fer, l'autre par la route, en longeant le front de la Somme d'où nous parvenait le bruit de la canonnade et des tirs de mitrailleuse.

Implantés à HERSIN-COUPIGNY, nous établîmes notre cantonnement au Château de Coupigny, que son propriétaire avait abandonné. C'est dans son magnifique parc que fut installé notre ballon. Comme dans toutes les autres compagnies, ce dernier était manœuvré grâce à un treuil à vapeur d'un vieux modèle, qui fut remplacé ultérieurement, en 1915, par un treuil automobile perfectionné, conçu et mis au point par le capitaine SACONNEY.

J'avais reçu du Lieutenant FAURE la mission de me rendre chaque matin au sommet d'un crassier situé à environ 500 m du château, pour y mesurer la vitesse du vent à l'anémomètre. En effet, si cette vitesse dépassait 8 à 10 m/s, nous restions au repos, car il n'était pas question d'ascensionner avec un ballon sphérique dont la nacelle était suspendue beaucoup trop bas. A chaque rafale de vent, le ballon se rabattait et la nacelle finissait par heurter brutalement le sol.

Face à nous, l'ennemi disposait d'un ballon de forme allongée, cubant 900 m³, appelé DRACHEN et que nos fantassins avaient baptisé la « Saucisse ». Il était muni d'une queue sur laquelle étaient fixés quatre godets qui affectaient la forme d'un grand parapluie lorsque le vent les ouvrait; ils servaient de gouvernail pour mettre le ballon face au vent. Deux ailerons souples d'une longueur d'environ deux mètres, fixés de chaque côté du corps du ballon, vers l'arrière, servaient de stabilisateurs; ils étaient reliés par des cordages à la nacelle.

Ce type de ballon permettait l'observation par vent régulier jusqu'à 14 m/s. Au-delà, la tension du câble devenait trop forte, surtout en cas de fortes rafales. L'observateur, trop secoué et balancé dans sa nacelle, ne pouvait maintenir son objectif dans le champ de ses jumelles. Alors, toute observation devenant impossible et insupportable, le ballon devait être ramené à terre.

Face à cette situation, l'Etat-major décida de remplacer les ballons sphériques par des ballons allongés. La fabrication en fut confiée aux Ateliers de Chalais-Meudon. Afin de remédier aux inconvénients du DRACHEN allemand, le capitaine CAQUOT, polytechnicien, décida, au début de 1915, d'étudier un ballon d'une conception aérodynamique toute nouvelle, avec lequel les observateurs pourraient travailler dans de meilleures conditions, par des vents allant jusqu'à 20-25 m/s. Il réussit à construire un ballon d'un volume de 930 m³, d'une stabilité parfaite, bien équilibré,



Ballon de la 46^e Cie d'aérostation de campagne Caquot
Document Musée de l'Air n° MA 220

et sans aucune vibration à la nacelle, permettant ainsi à l'observateur d'obtenir un rendement accru en travaillant avec plus de précision.

De conception spéciale, il comprenait à l'arrière un empennage formant stabilisateur et gouvernail pour la mise en direction dans le lit du vent au moyen de ballonnets compensateurs gonflés par le vent. Ce brillant ingénieur rencontra quelques difficultés pour faire adopter ce nouveau type de ballon. Ce ne fut qu'après des essais comparatifs avec le Drachen, à Chalais-Meudon, qu'il fut adopté. Dès le début de l'année 1916, certaines compagnies purent être dotées de ce nouveau ballon qui porta

le nom de son créateur. Les Allemands s'empressèrent de le copier très exactement, grâce aux photos qu'ils vinrent en prendre.

*
* *

La Bourrasque meurtrière du 5 Mai 1916

J'étais en ascension au sud du bois Bourru, sur la rive gauche de Verdun. Le ciel, dont le plafond était assez haut, mais d'un gris de plomb, semblait orageux ainsi qu'en témoignaient les grésillements que je percevais dans les écouteurs du téléphone, signe précurseur d'orage.

Au cours de la matinée, par un vent du sud-ouest, j'avais ressenti des sautes de vent qui augmentaient la tension du câble. Le Lieutenant GHESQUIÈRE me téléphona pour me signaler cette tension anormale et me demander s'il ne serait pas prudent « de nous replier au point d'ascension intermédiaire » situé plus au sud dans une cuvette où le treuil serait à l'abri du vent. Sur mon accord la manœuvre fut immédiatement exécutée. Le treuil se déplaça avec le ballon en l'air, sans qu'on en change l'altitude.

Dans l'après-midi, l'ennemi se mit à bombarder la partie nord de la côte 304, située sur ma gauche, en y concentrant tout le feu de son artillerie. De notre côté notre artillerie ne resta pas inactive. La fumée, se déplaçant du sud-ouest, venait masquer mon secteur au Sud du Mort Homme.

Vers 17 h, le temps me semblait toujours orageux. Par bonheur j'eus l'idée de regarder vers le Sud ce qui se passait et y vit, à ma grande surprise, un immense rideau noir qui montait du sud; s'étendant au-delà de Reims il se prolongeait sur toute la Champagne, passait au-dessus de la forêt d'Argonne pour aller au-delà de St-Mihiel en me masquant Bar-le-Duc dont je prenais la route en enfilade de mon point d'ascension.

Je me suis empressé de téléphoner à l'officier de manœuvre, mon camarade le sous-lieutenant PICAVET, pour lui signaler la situation et lui demander de « me ramener rapidement au sol en ayant soin d'orienter le treuil face au sud ». Le rideau noir montait sur nous poussé par un vent d'environ 80 km/h. Déjà, au cours de la descente, je ne voyais plus le terrain d'aviation de Vadelincourt, situé à environ 10 km dans notre sud, la route de Bar-le-Duc était masquée par un rideau de poussière.

En arrivant près du sol, je criai à l'équipe de manœuvre de faire vite et de se cramponner au ballon; mais le vent était déjà sur nous, le ballon se cabrait, le treuil avait encore quelques mètres à enrouler et le conduc-



Treuil à vapeur (1917)

Document Musée de l'Air n° Mareau 1579

teur dut accélérer à fond afin que le moteur atteigne son maximum de puissance. Dès que les hommes purent atteindre les cordes de manœuvre ils s'y cramponnèrent de toutes leurs forces et réussirent à plaquer le ballon sur la bâche de campement en répartissant sur la carlingue tous les sacs de lest disponibles.

La manœuvre fut réussie de justesse et j'y gagnai de sauver ma vie; mais il n'en fut pas de même pour tous mes camarades en ascension en même temps que moi.

J'arrivai au sol pour voir le ballon de St-Mihiel parti en ascension libre, poussé par le vent chez l'ennemi. Je n'ai pu savoir ce qu'il était advenu de l'observateur.

Sur ma droite, le ballon de la 53^e compagnie, en ascension près du Fort de Sartelles, eut son câble rompu et se dirigea du côté de l'ennemi. Son observateur, le sergent SPIESS, quitta la nacelle mais, en raison de la violence du vent, fut emporté jusqu'à la crête de la côte du Poivre dont le versant nord était aux mains des allemands et le versant sud occupé par nos fantassins. Il alla se fracasser le crâne contre des piquets de barbelés.

Sur ma gauche, le ballon de la 34^e compagnie s'était déchiré; son observateur, le lieutenant ISAAC sauta en parachute et eut la chance de se poser sans incident dans nos lignes.

Plus à gauche, devant Mort Homme, le Maréchal des Logis LÉPINE utilisa également son parachute mais fut pris dans une ascendance et emporté 7 km plus loin, derrière les lignes allemandes où il fut fait prisonnier.

Encore plus à gauche, devant la cote 304, le ballon du sous-lieutenant GARCIA CALDERON, engagé volontaire péruvien, fut ramené au sol mais brisa ses amarres dans les derniers mètres. Mon camarade se lança en parachute à faible altitude et fut traîné au sol à travers trous d'obus et barbelés. Il y trouva la mort.

Cette terrible bourrasque nous coûta la perte de vingt-quatre ballons.

*
* *

Le Parachute, notre sauvegarde

Le 14 octobre 1915, le Maréchal des Logis ROZE, de la 34^e compagnie, en ascension à JONCHERY, fut attaqué par un avion allemand. Apercevant le ballon au hasard d'une trouée dans les nuages, le pilote ouvre le feu à la mitrailleuse puis, de très près lui tire une fusée incendiaire au moyen d'un pistolet. Le ballon prend feu et tombe rapidement au sol. A cette époque il n'y avait pas de parachute à bord et l'observateur périt carbonisé.

Le même jour, le sous-lieutenant GUILLOTIN de notre compagnie, la 48^e, fut attaqué dans les mêmes conditions, mais n'hésita pas, avec un magnifique sang-froid, à riposter à coups de mousqueton, obligeant son adversaire à battre en retraite.

Après la mort du Maréchal des Logis ROZE, le commandement s'émut et décida, avec bien du retard car le parachute existait depuis 1912, de lancer la fabrication massive de parachutes. Le lieutenant JUCHMES en fut chargé.

La conception de son parachute était très simple : elle résidait dans l'emploi d'une chambre à air de vélo, légèrement gonflée, d'une longueur d'environ un mètre cinquante, et fixée sur le bord du parachute en soie, lequel était plié en accordéon et placé dans un cône en toile caoutchoutée. La chambre à air, après pliage, se trouvait ainsi à la partie inférieure du cône dont la fermeture était assurée par une calotte en toile caoutchoutée maintenue en place par un sandow. Ce cône était suspendu hors de la nacelle. Il était relié au dos de l'observateur par une corde d'environ trois mètres de long, grâce à un anneau de sûreté accroché au corset que portait l'observateur. Des sangles passaient sous les cuisses et étaient fixées à la ceinture du corset. Le poids de l'observateur se jetant dans le vide arrachait la calotte, le parachute était



Nacelle équipée de son parachute

Document Musée de l'Air n° MA 4058

extrait et, dès qu'il était libéré du cône, la chambre à air en se détendant en facilitait l'ouverture.

Dès que la fabrication en série de ce parachute put être assurée, un marin nommé DUCLOS fut chargé de les livrer à toutes les unités réparties sur le front, en faisant des démonstrations. C'est ainsi que notre compagnie reçut sa visite en novembre 1915. Dès son arrivée, le ballon fut mis en ascension à proximité du campement. DUCLOS fixa l'étui contenant le parachute à l'extérieur de la nacelle dans laquelle il grimpa, s'assurant toutefois que la corde le reliant au parachute était bien placée

du bon côté. Le ballon fut mis en ascension et, de 300 m, on le vit sauter et descendre lentement, parachute bien ouvert. La descente s'effectua à quatre mètres seconde. Ce fut une démonstration convaincante.

Assurés d'un bon résultat, la confiance était absolue. Il nous montra ensuite comment plier le parachute et l'enfermer dans sa gaine.

*
* *

Troisième naufrage aérien !

Le 18 Août 1917, notre compagnie était au sud de PAROIS à VERDUN, devant la fameuse cote 304. J'avais pris place dans la nacelle dès le matin. Le temps était beau, un vent modéré soufflait du sud-ouest. Je m'étais fait monter à 1 100 m. Notre ballon, un peu déporté par le vent, se trouvait à la verticale du village de PAROIS.

Durant la matinée, j'avais fait du bon travail, notamment un réglage suivi d'un tir de démolition sur une batterie qui, je pense, dû subir de la casse, car les salves tombaient bien groupées sur l'emplacement des pièces.

J'avais recommencé l'après-midi. Vers 14 h 30 j'étais occupé à surveiller un tir de 370 sur la cote 304 et, entre deux coups, j'observais le tir d'une pièce de 140 de marine sur un point voisin du treuil d'un ballon ennemi. Je m'attendais à voir abattu le camarade d'en face, ce fut moi qui allai au tapis !

Soudain, levant les yeux pour examiner le ciel vers l'ouest, j'aperçus un avion, à quelques centaines de mètres au-dessus de moi, qui plongeait sur le ballon. Je téléphone aussitôt.

— « Allo, treuil ! Un avion pique sur moi, qu'est-ce que c'est ? » je n'eus pas le temps de recevoir la réponse. L'avion était tout près : traînée de fumée blanche à l'arrière — la reprise du moteur — et, en avant, les traînées blanches des balles incendiaires de sa mitrailleuse. Les balles sifflent au-dessus de moi, je baisse instinctivement la tête.

Effectué de trois-quarts avant, le tir était très précis, les balles pénétraient dans l'enveloppe. L'avion, s'approchant jusqu'à moins de 30 m, termina son tir à bout portant, il se renversa sur la droite pour éviter le ballon et, aussitôt, s'en retourna vers ses lignes. Attaque rapide, adroitement menée et réussie.

Sans hésiter, je me hisse sur le bord de la nacelle; après un rapide coup d'œil à la corde du parachute pour m'assurer qu'elle est bien libre, je me laisse tomber dans le vide. Instant tragique et angoissant. Certains, ignorant tout de notre vie d'aérostier-observateur, s'imaginent que seule la première descente en parachute est émouvante parce qu'on la tente avec l'appréhension d'un danger inconnu. J'avoue qu'au contraire

ce fut ce début qui me causa l'impression la moins pénible : dans mon ignorance je sautai en confiance. C'est lorsqu'on a vécu cette interminable glissade et que l'on sait de quels infimes détails dépend notre vie, que l'on prend conscience de ce que cela représente : il ne saurait exister d'habitude, chaque saut est une incertitude.

Dans cet après-midi du 18 août, c'était mon troisième saut. Dès le début j'eus l'impression que j'allais m'écraser au sol. En raison de la violence du vent, le parachute avait des difficultés à s'ouvrir. Après une chute d'environ 100 m qui me parut une éternité, une brutale secousse me stoppa, mon protecteur venait enfin de s'ouvrir. Gros soupir de soulagement.

Mon premier regard fut pour le ballon d'où s'élevait une fumée noire, à la partie supérieure. Quelques secondes, et ce fut l'embrasement dans une explosion de grosses flammes. Il tomba, laissant dans sa chute une forte colonne de fumée.

Ma descente se poursuivit normalement, bien suspendu au bout de la ficelle; je fus rapidement éloigné, par un vent très vif, de la chute du ballon dont quelques flammèches passèrent à proximité de la voilure. J'étais emporté vers les lignes, en direction de la forêt de PAROIS. Après avoir ainsi parcouru près de trois kilomètres, sur le point de prendre contact avec le sol, je n'étais pas sans appréhension car l'atterrissage est des plus délicats lorsque le vent souffle fort. Le seul moyen que j'avais dans ce cas de me libérer du parachute était de couper la corde d'attache, au-dessus de ma tête.

Je sors de ma poche le couteau à grande lame attaché à ma veste de cuir au moyen d'une chaînette. La terre montait vers moi très rapidement, la panique me saisit, je me voyais déjà les jambes brisées. J'étais prêt à couper lorsque, pris par une forte rafale, je fus violemment plaqué au sol, sur le dos, et traîné sur 200 m sans réussir à trancher la corde qui m'emportait. Epouvanté, je réussis à me mettre sur le ventre pour voir où j'allais, craignant de rencontrer une tranchée ou un réseau de barbelés sur lequel je m'écraserais. Moment terrible. Heureusement, il n'y avait aucun obstacle. Je me sens soudain arrêté. Sans perdre un instant je me relève et donne le coup de couteau libérateur. Volonté, réflexes, tout vacille. Je retombe à terre. Heureusement, rien de cassé, de simples contusions. Je fus transporté, par la voiture de la compagnie, dans un château des environs où était installée une ambulance. Le lendemain, j'avais la joie de recevoir le ruban rouge de la main du Commandant RENAUD, commandant l'aérostation du secteur de VERDUN, qui me lut à cette occasion ma 6^e citation.

Capitaine (E.R.) J. MATHIEU