

Duel à 4 000 m : mort héroïque d'un aviateur (27 juillet 1916)

« Le 27 juillet, dans la région de Châlons, on signale l'arrivée sur nos lignes d'un avion allemand que nos pilotes connaissent bien, pour lui voir faire de fréquentes randonnées de bombardement ; faute de renseignements plus précis sur celui qui le dirige, ils l'ont surnommé *Arminius*. »

« Le maréchal des logis Macquart de Terline, accompagné de deux pilotes montant aussi des « bébés Nieuport » prend en chasse *Arminius*, à une hauteur de 3 000 à 4 000 mètres ; celui-ci, demeuré par miracle indemne sous les rafales des trois mitrailleuses, va s'échapper, les deux autres Français ayant dû atterrir par suite d'un givrage de leurs armes, lorsque de Terline s'élança sur l'Allemand. »

« Que se passe-t-il alors ? Il est à

présumer qu'il voulait tenter une manœuvre très hardie et périlleuse : attaquer le gouvernail arrière de l'ennemi, et ainsi le désemperer et l'abattre. Quoi qu'il en soit, voici la scène dont sont témoins, selon un récit officieux, des milliers de soldats. De Terline pique soudain et « entre dans le Boche ». Celui-ci fait-il un brusque mouvement en déplaçant son appareil ? Les deux avions, d'abord accrochés, s'écrasent sur le sol à une centaine de mètres l'un de l'autre. »

« L'avion allemand porte deux hommes, le pilote et un officier observateur. Ce dernier arbore la Croix de fer ; l'insigne que l'on aperçoit à côté est la médaille spéciale que portent les observateurs de l'aviation allemande. »

« Ses précédents exploits – il ont déjà abattu deux avions ennemis – ont valu au maréchal des logis de Terline, âgé de vingt-quatre ans, ancien cuirassier, la Croix de guerre avec palme et l'inscription au tableau spécial de la médaille militaire. »

**Raymond Lestonnat, correspondant
de guerre au journal L'Illustration, le 5
août 1916.**



Ce qu'il reste du Nieuport de l'aviateur français de Terline après la collision et le crash. (LPG).

Triste disparition d'un prodige (18 août 1916)

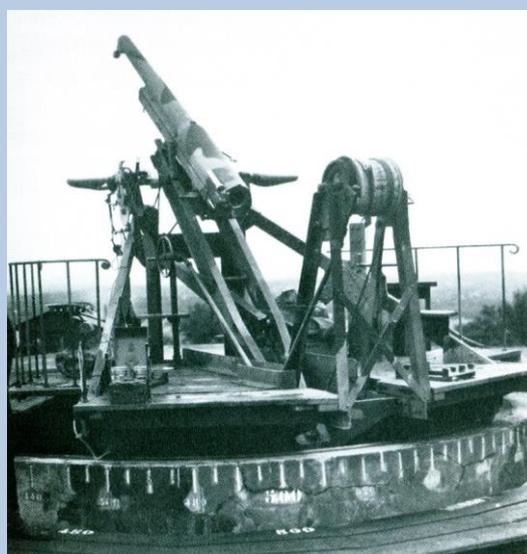
« En 1916, avec la formation en vol d'escadrilles, un pilote de chasse esseulé a toutes les chances d'être abattu s'il tombe sur un groupe de chasseurs. Ce sont les Allemands, en février 1916 pendant la première bataille de Verdun, qui ont inauguré la formule, sous la directive de l'as Boelke. Trois, cinq puis huit pilotes volent échelonnés dans le ciel, les seconds défendant les premiers. »



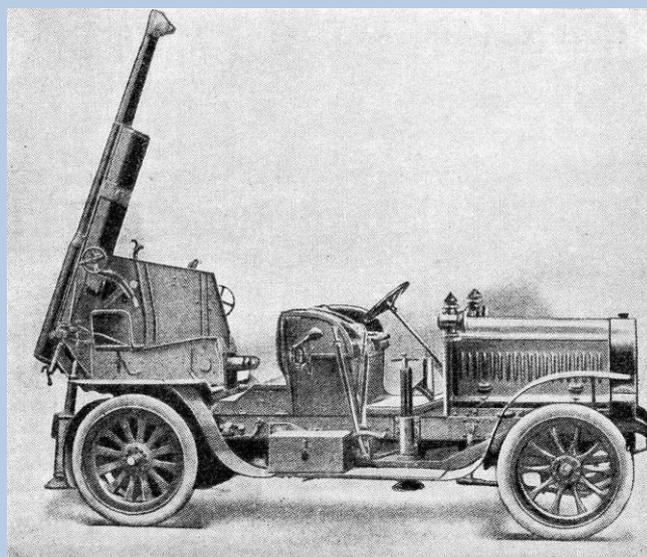
« A partir de 1916, les pertes les plus lourdes de l'aviation militaire française se comptent plus dans les escadrilles de bombardement mais dans les rangs de la chasse. Les pilotes de chasse sont victimes des défenses des bombardiers ennemis (en 1915, l'année

précédente, les bombardiers n'étaient pas armés), des balles de la chasse allemande, de ballons piégés bourrés d'explosifs, de l'artillerie ennemie, et parfois des pannes de leur propre matériel. Certains sont mêmes victimes de leur propre artillerie. »

« C'est ainsi que disparaît tristement et sans gloire le grand Marcel Brindejonc des Moulinais, prodige des ailes françaises, héros de la bataille de la Marne : le 18 août 1916, son avion est transpercé en plein vol par un obus français. »



Canon français de DCA de 75 mm du Camp Retranché de Paris début 1915. (SHD).

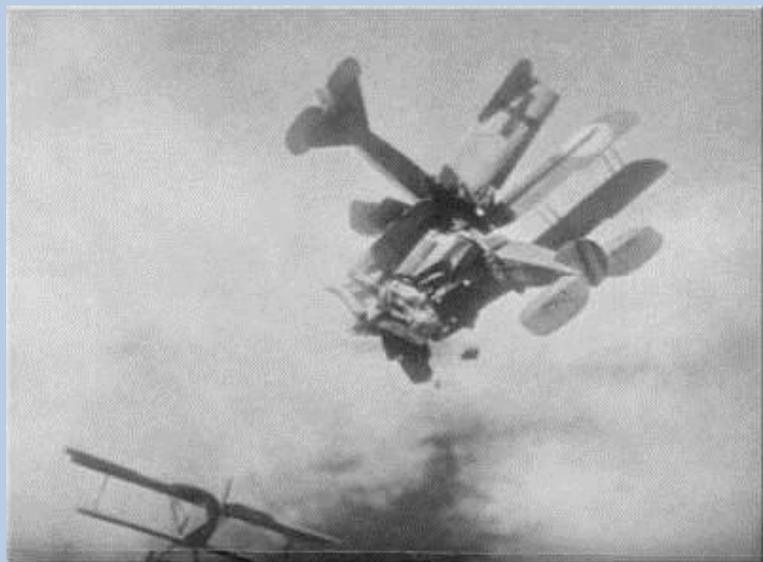


Autocanon français de DCA, août 1916. (La Guerre Illustrée).

Somme : la guerre aérienne (7 octobre 1916)

« Les circonstances atmosphériques, tout en diminuant singulièrement l'activité de nos avions, n'ont pas empêché cependant quelques victoires nouvelles. Plusieurs « saucisses » en particulier ont été abattues. L'adjudant Bloch, spécialisé dans ce genre de sport, a descendu sa cinquième. Deux autres nouveaux noms d'« as » nous ont, en outre, été livrés : ceux du maréchal des logis Vialet et du sergent Sauvage. La liste des aviateurs français ayant eu les honneurs du communiqué s'établit provisoirement ainsi : sous-lieutenant Guynemer, 18 appareils abattus ; sous-lieutenant Nungesser, 17 ; adjudant Dorme, 13 ; sous-lieutenant Navarre, 12 ; adjudant Lenoir, 11 ; sergent Chainat, 9 ; sous-lieutenants Chaput et Hurteaux, 8 ; Sous-lieutenant Deullin, 7 ; adjudant Tarascon et sous-lieutenant Rochefort (disparu), 6 ; sous-lieutenant de La Tour, adjudant Bloch, maréchal des logis Vialet et sergent Sauvage, 5. Soit 135 victoires pour 15 pilotes ! »

« Les Anglais sont plus réservés : ils ne nomment que fort exceptionnellement leurs aviateurs d'élite. Il faut, pour le moins, qu'ils aient triomphé d'un Zeppelin ! Toutefois il s'accomplit aussi chez eux d'excellente besogne : en douze semaines, ils ont détruit, de façon certaine, 123 appareils ennemis et ils en ont mis à mal 114. »



Collision en vol entre deux avions ennemis. Ainsi se terminait parfois le combat de pilotes ayant consommé toutes ses munitions ou dont la mitrailleuse s'est enrayée. Peinture d'un illustrateur, parue dans l'Illustration en 1916.

Raymond Lestonnat, le 7 octobre 1916



*Avion anglais dans les Balkans, décembre 1916.
(La Guerre Illustrée).*

Une arme révolutionnaire (25 octobre 1916)

« L'adjudant Maxime Lenoir était un fameux pilote du temps de paix. Il l'est davantage encore à la guerre. C'était un de nos plus fins et de nos plus courageux pilotes. Parti pour essayer un nouvel avion, il ne revint pas. Pendant longtemps on crut que comme Garros, il avait été capturé. Son chef d'escadrille, le capitaine de Beauchamp, et ses camarades ont été explorer la région où il est tombé et ont remarqué à terre un avion intact qu'ils pensent être le sien. La panne de moteur permet d'écarter l'hypothèse de la mort. Plusieurs mois après, par la Croix-Rouge de Genève, la famille est informée que le malheureux a été tué. »



Le Nieuport de l'adjudant Maxime Lenoir. (Collection Clerget).

« Peu de héros ont une plus belle carrière que l'adjudant Maxime Lenoir. Il commence la guerre dans les chasseurs à cheval, car à cette époque les mérites des aviateurs civils ne sont que difficilement reconnus. Il entre dans l'aviation fin 1914 et est affecté bientôt à une escadrille de réglage d'artillerie. »

« Il s'y montre plein de vaillance : nulle mission ne peut avoir raison de son courage. Un jour, au cours d'une opération, attaqué par un avion ennemi, il l'abat en collaboration avec le capitaine Quillien. Une autre fois, sur Caudron, il incendie un *drachen*. »

« Puis il passe au biplan de chasse Nieuport. Vite, il montre sa valeur. Le 15 mars 1916, protégeant une reconnaissance et ayant sa mitrailleuse enrayée, il remplit sa mission jusqu'au bout, écartant les avions ennemis et rentrant avec un appareil criblé de balles. Le 29 mai, il force un avion ennemi à atterrir, désarmé, près de Brioules. Le 17 juin, il s'élance à travers un groupe de vingt avions qui sont venus lancer des bombes sur Bar-le-Duc. Il oblige l'un d'entre eux à se poser, endommagé, près de Septsarges. Le 22 juin, il abat près d'Etain un aéroplane qui capote, et vers Douaumont en attaque un autre qui paraît fortement touché. »



Les corps des deux aviateurs allemands. (Le Panorama de la guerre).



Le pilote Guynemer inaugure le drapeau de l'aviation française, en pleine bataille de la Somme et au moment où les combats font rage à Verdun en 1916. Ce drapeau lui a été remis le 13 mai 1916 à Dijon-Longvic par Adolphe Girod (1872-1933), inspecteur général des écoles et dépôts d'aviation. (Cliché L'Illustration, septembre 1916).



Chef de l'armée d'Orient, le général Sarrail (casqué, de face) donne des instructions à l'aviateur qui va le conduire au-dessus des lignes ennemies. (L'Illustration, août 1916).

« A ce moment, Lenoir se livre avec Pulpe à des expériences qu'il raconte en ces termes :

J'expérimente en ce moment un système qui, s'il réussit, peut être infiniment précieux. Grâce à lui, plus de contestation pour les Boches descendus. »

« Il s'agit d'un grappin permettant la pêche aux avions ennemis. C'est un long fil en corde à piano de 60 mètres de long. Dès qu'on aperçoit un oiseau ennemi, on le déroule automatiquement. On le laisse traîner, on cherche à couper la trajectoire de l'adversaire et on s'arrange de façon que le fil, qui se termine par un crochet à quatre pointes, se prenne dans l'appareil visé. Si on parvient au résultat désiré, le choc rompt le fil et déclenche une amorce de dynamite. Le Boche saute et on le voit s'éparpiller dans l'espace. »

« Au cas où l'on n'aurait pas réussi et où on serait obligé de rentrer bredouille, on a toute facilité pour couper le fil et supprimer ainsi le risque de sauter à l'atterrissage. »

« Le procédé est ingénieux, certes, malheureusement, il ne donne pas les résultats espérés. Lenoir en conclut qu'il vaut mieux faire le combat à la mitrailleuse et il n'a pas à s'en repentir. »

« Le 6 juillet 1916, attaque d'un biplan allemand qui pique brusquement vers Montfaucon. De même le 10 juillet. Une citation rend hommage à son stoïcisme :

A livré six combats aériens aux cours desquels il a forcé deux avions à piquer dans leurs lignes. A montré en ces circonstances le mépris le plus absolu de la mort en ne prêtant pas la moindre attention à ce que, au cours de quatre de ces combats, son avion avait reçu de nombreuses atteintes du fait des mitrailleuses de ses adversaires... »

« Le 30 juillet 1916, en collaboration avec le lieutenant Brindejont des Moulinais, il abat un avion ennemi qui tombe dans ses lignes. Ce succès lui vaut la citation officielle au communiqué. Le 4 août, il descend près de Moranville sa sixième pièce officielle qui lui vaut la Légion d'honneur avec ce motif :

Pilote de combat hors ligne, donnant à tous le plus bel exemple d'énergie et d'abnégation. A, depuis onze mois de service ininterrompu à son escadrille, livré avec succès quatre-vingt-onze combats, rentrant fréquemment avec son avion criblé de balles. A abattu, le 4 août 1916, son sixième avion ennemi. »

« Le 8 août, Lenoir livre combat à six avions ennemis avec le sergent Casale, devenu as depuis, et parvient à les obliger à abandonner la lutte. Il rentre avec quatre balles dans les organes essentiels de son avion. Le lendemain, infatigable, il force un avion à atterrir au nord de Beaumont. Le 12, il abat son septième appareil officiel qui tombe près de Gincrey. »



*Départ du général Sarrail, août 1916.
(L'illustration).*



Aérodrome britannique sur le front d'Orient, 1916 ; (Dimanche Illustré).

« Nouvelle citation qui rend hommage à sa vaillance :

Pilote d'audace et d'endurance admirable qui vient d'inscrire à son tableau de chasse son septième avion ennemi, abattu après un combat particulièrement acharné et difficile. »

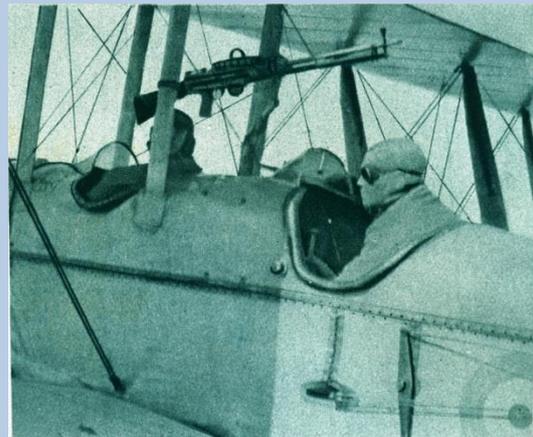
« Le 14 septembre 1916, il triomphe de son huitième avion ennemi qui s'effondre au nord de Douaumont. Le 22, il tire à bout portant sur un adversaire qui s'écrase près de Douaumont. Comme on compte à ce moment le drachen incendié naguère, le total de Lenoir atteint ainsi dix Boches hors de combat. »

« Le 25 septembre, il livre un combat très dur à un biplan qui vient s'écraser au sol près de Fromezey. C'est sa onzième et dernière victoire. »

« C'est en ces termes qu'il me la racontait :

J'aperçois un Boche et me précipite vers lui. En approchant, je me rends compte que c'est un véritable aérobus, quelque chose comme une citadelle

volante. Dame ! j'y suis, j'ai fait les frais du voyage, je ne peux tout de même pas tirer ma révérence. De quoi aurais-je l'air ? Oh ! mais je suis obligé de baisser la tête à mesure que j'approche. Il y a des mitrailleuses partout. »

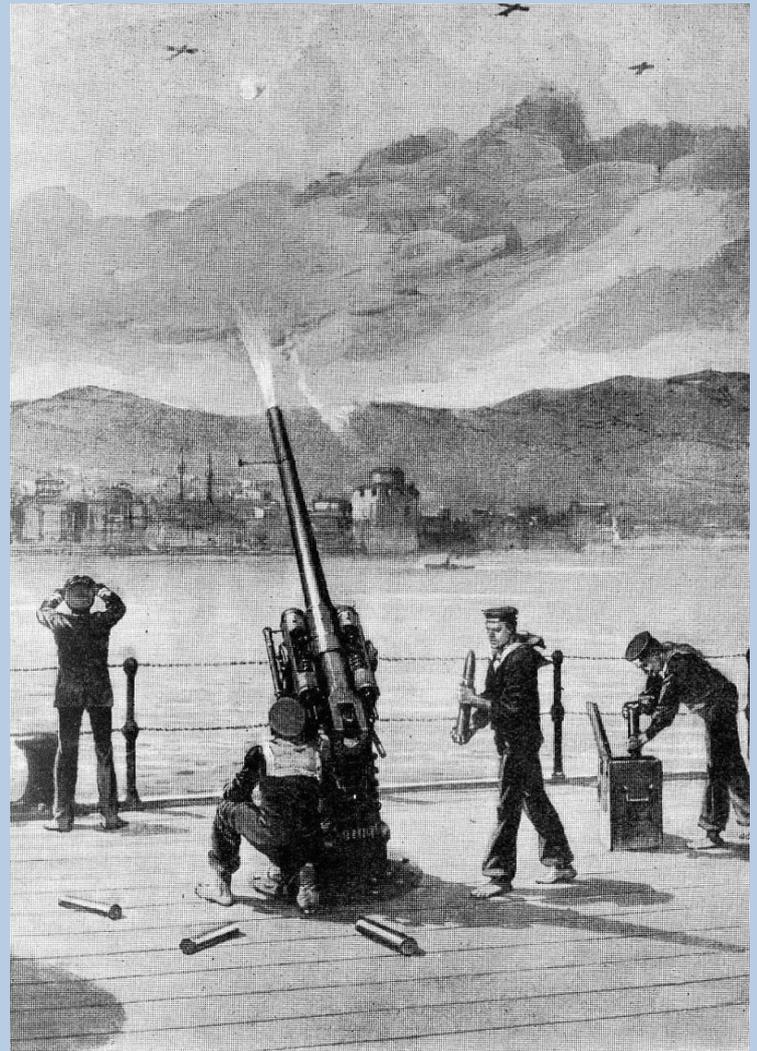


« Ce n'est pas drôle, lorsqu'on est en tête à tête avec soi-même là-haut, de se voir " sonner " par toute une bande de mitrailleuses attachées à votre perte. Certains prétendent qu'ils y vont par plaisir. N'en crois rien. D'autres affirment que ce n'est pas dangereux. Ils le diront jusqu'au jour où ils seront

descendus. Je ne suis ni plus crâne ni plus froussard qu'un autre, mais je déclare simplement avec toute ma sincérité que c'est profondément désagréable. On ferme les yeux, on rentre la tête dans les épaules, on attend que la rafale soit passée, on riposte, on regarde et, tant que l'on ne voit pas l'émiettement de l'aéroplane dans l'espace, on n'a pas le sourire. On reste là parce qu'on est Français et qu'un Boche est en face de soi. On cherche à l'abattre, on ne veut pas lui laisser le champ libre pour l'empêcher de "crâner" quand il rentrera chez lui. C'est tout. C'est du patriotisme, c'est de l'esprit français, soit, mais dire que c'est de la distraction, du sport, allons donc ! Il n'y a que ceux qui ne l'ont pas fait sérieusement pour le prétendre ! »

« Mais revenons à mon Boche, sans quoi je deviendrais sévère pour certains ! Je me trouve donc dans la situation du monsieur qui est entré dans une ruelle au milieu de laquelle se trouve un endeu d'apaches et qui, par orgueil, ne veut pas rebrousser chemin. Il continue sa route, tout en se préparant à soutenir le choc. C'est ce que je fais. Il faut faire ce que nous appelons du " rentre dedans ". Je fonce. J'évite ou plutôt la Providence me fait éviter les balles de l'adversaire. Je suis criblé, mais sans être en trop mauvaise situation. A un moment, une balle explosible éclate, ricoche et m'atteint au coin de l'œil. Je continue à dérouler mes bandes et soudain, ô joie ! alors que je commençais à désespérer, que vois-je ?

L'avion kolossal adverse s'ouvre en deux, les trois personnages qui le montent s'éparpillent dans l'espace et, sans pouvoir faire le bilan de tout ce qui tombe, je reste le maître de la situation. »



« Je rentre, mais dans quel état ! Outre la blessure que j'ai à l'œil et dont je souffre cruellement, j'ai mon réservoir d'essence crevé et le montant gauche de la cabane entièrement sectionné. Seul le Rhône tourne encore. J'ai une fois de plus gagné, mais pas sans peine. »

« Enfin peu importe, encore un et j'ai la douzaine ! »

« Hélas ! le malheureux ne peut atteindre le chiffre fatidique. Le 25 octobre 1916, parti en croisière sur un nouvel appareil, il n'est pas revenu ! »

Jacques Mortane, novembre 1916.

Les combats aériens sur le front de la Somme.