

En 1914, l'avion était encore quelque chose de phénoménal. Bien peu de gens avaient alors conscience du rôle qui pouvait être le sien dans la guerre. On ne lui reconnaissait de possibilités que dans l'observation. Aussi peut-on mesurer l'effet que put faire le premier duel dans le ciel. Le général Chambe, l'auteur d' « *Au temps des carabines* », d' « *Équipages dans la fournaise* », du « *Bataillon du belvédère* », de l' « *Histoire de l'aviation* » (Flammarion) nous conte cet événement mémorable dans l'histoire de l'aviation militaire où allaient s'illustrer un Guynemer, un Fonck (75 victoires), un Nungesser, un Navarre, etc.

Ce biplan aux ailes blanches qui passe, le lundi 5 octobre 1914, à 2 000 mètres au-dessus de Reims, bat couleurs françaises. Il est huit heures du matin. Il revient des lignes allemandes. Tous les yeux suivent avec intérêt l'appareil étincelant, aussi bien des tranchées allemandes que des tranchées françaises. Il n'y a encore que fort peu d'avions en ce temps-là. Le spectacle de leurs évolutions est une distraction toujours goûtée, surtout en secteur de faible activité.

Ce biplan est un *Voisin* de l'escadrille V.-24, laquelle est aux ordres du capitaine André Faure. Sur son gouvernail de direction tricolore, il arbore fièrement le n° 89 ; fièrement parce que cet avion-là compte déjà à son actif quelques coups durs et plusieurs missions difficiles.



Bombardement ? Laissez-moi rire...

L'équipage qui le monte est un des meilleurs de l'escadrille, il s'inscrit parmi les plus ardents, les plus audacieux : pilote, [sergent Frantz](#) (écouter son témoignage à la RTBF) ; passager, mécanicien Quénault. Aujourd'hui, ils reviennent d'assez loin. Ils sont allés jeter quelques obus de 90 sur les rassemblements ennemis signalés derrière le fort de Brimont. Ils sont satisfaits de leur bombardement.

Bombardement ? Il y a de quoi faire hausser les épaules aux artilleurs. Pas de viseur. Pas de dérivomètre. Pas de dispositif lance-bombes. Rien ! On en est au b-a-ba du métier. On travaille « *au chic-sal* ». Quand l'équipage estime, à vue de nez, qu'il arrive au-dessus de l'objectif, alors ça va, le passager balance sans façon les projectiles l'un après l'autre pardessus bord.

Il les avait jusqu'ici contre ses pieds, à même le plancher de la carlingue. Voisinage malsain.

On a hâte de s'en débarrasser, de les voir s'en aller. Ils seront mieux en bas qu'en haut !

Les deux hommes scrutent tout autour d'eux l'immensité du vide. Vieille habitude. Ils cherchent si, le hasard aidant, il n'y aurait pas dans leurs parages quelque appareil allemand. Car, bien qu'en principe bombardiers, Frantz et Quénault ont l'âme de chasseurs, de braconniers des airs. Ils ne partagent pas l'opinion généralement répandue qu'il est impossible à deux avions de se battre. Si on le veut, on doit pouvoir y parvenir !

Voici deux mois déjà que dure la guerre (combien en durera-t-elle ?) et on ne cite pas encore d'exemple de combat aérien digne de ce nom.

Toutefois, il était arrivé, les tout premiers jours de la guerre, qu'un pilote, le lieutenant Levassor, appartenant justement à l'escadrille V.-24, ait essuyé le feu d'un avion allemand rencontré au nord de Mézières. Il avait même ramené une balle dans son appareil, laquelle s'était fichée dans le bois de son siège, à quelques centimètres de son dos. Mais la véritable guerre aérienne n'était pas encore commencée.

Frantz et Quénault, esprits très réfléchis, appartenaient en même temps à ces quelques équipages au tempérament combatif qui s'étaient servis de leurs carabines lorsque l'occasion s'en était présentée. Leur mauvais savoir-vivre n'avait pas été récompensé. Pas la moindre pièce de gibier au tableau. Cependant, ils méditaient et travaillaient, bien décidés à forcer la chance.

Le fait d'avoir eu deux fois l'occasion d'ouvrir le feu avec un mousqueton de cavalerie sur des avions allemands (sans résultat d'ailleurs) les avait convaincus que celle-ci, pour peu qu'on la cherchât, se renouvellerait certainement. Mais que valait un *Voisin* pour engager un combat aérien ?

Appareil très lourd, le plus lourd de tous ceux en service, le *Voisin* n'était pas un pur-sang. Il ne pouvait être question pour lui de prétendre au rôle spectaculaire de corsaire des airs, ni de se lancer à la poursuite d'adversaires aperçus loin dans le ciel, afin de les engager en combat.

Le *Voisin* était l'appareil prédestiné au bombardement, auquel on s'intéressait de plus en plus, malgré le scepticisme du début. Quant à vouloir s'en servir pour la chasse, encore une fois, il ne pouvait en être question.

Une mitrailleuse ? Pourquoi pas...

Tout cela, le sergent Frantz et le mécanicien Quénault le savaient mieux que personne. Ils s'en étaient bien souvent entretenus. Un point particulier avait fait l'objet de leurs méditations. Il leur avait paru de suffisante importance. Il l'était en effet.

Puisque le *Voisin* offrait le double avantage d'emporter du poids et de disposer d'une carlingue aux vues bien dégagées, pourquoi n'en profiterait-on pas pour le gréer d'une mitrailleuse ? Cela paraissait tout simple. Ce qu'une carabine n'avait pu accomplir avec ses deux ou trois cartouches, une mitrailleuse tirant de puissantes rafales en viendrait facilement à bout. Qu'un avion allemand passât seulement à leur portée et on verrait !

Oser rêver d'une mitrailleuse à bord d'un avion, et cela dès les premiers jours de la guerre,

quelle gageure !

Frantz et Quénault non seulement osèrent y rêver, mais osèrent en parler. Ils affirmèrent que le *Voisin* se prêterait admirablement à un essai. Le capitaine Faure, chef d'escadrille, mis dans le projet, la cause était gagnée.

Le 18 août, Gabriel Voisin, infatigable, était apparu soudain, au volant d'une camionnette, sur le terrain de Villers-Semeuse, aux portes de Mézières-Charleville, où se trouvait alors l'escadrille V.-24, face à la Belgique.

Accompagné d'un contremaître, il avait parcouru 260 kilomètres pour gagner du temps et apporter directement au capitaine André Faure six mitrailleuses avec leurs trépieds, leurs chargeurs et les munitions correspondantes, en quantité considérable.

Dans le même après-midi, les six *Voisin* de l'escadrille avaient été armés.

Aujourd'hui, 5 octobre 1914, le *Voisin* n° 89 passe à 2 000 mètres au-dessus de Reims, entre les mains de Frantz et de Quénault.

Les yeux des deux hommes sondent avec intensité le vide autour d'eux. Voilà 46 jours qu'on la promène dans le ciel, cette fameuse mitrailleuse si âprement convoitée, avec l'espoir toujours déçu, mais toujours renaissant, d'avoir enfin l'occasion d'y livrer un combat décisif. En vain. L'ennemi a l'air de fuir maintenant le *Voisin*. Il va falloir une fois de plus regagner le terrain sans avoir brûlé une seule cartouche.

Frantz et Quénault ne parlent pas. Ils n'ont pas besoin de se parler. Ils savent ce qu'ils pensent.

Leurs réflexes sont devenus complémentaires.

En piqué à 130 à l'heure

Allons, c'est la fin ! Il faut rentrer ! Le ciel est vide. On ne verra rien encore ce matin...

Mais non, le ciel n'est pas vide Frantz vient de sursauter. Sa vue est excellente, son regard perçant. Quelle est cette blancheur qui paraît glisser au-dessous d'eux, là-bas, vers la droite, pas tellement loin ?

Depuis un moment, poussé par une heureuse inspiration, Frantz a cessé d'observer au-dessus de lui la voûte illimitée du ciel. Quand on est à 2 200 mètres, il faut regarder aussi en bas, on a autant de chances d'y découvrir des avions naviguant à plus faible altitude. Davantage peut-être...

Quelle est cette tache blanche aperçue tout à l'heure ? Est-ce un morceau de route qui a semblé bouger ? Une illusion d'optique, si fréquente en avion, avec les vibrations du moteur ?... Mais non, la voilà de nouveau, cette tache !

C'est un avion, un biplan !

Frantz exulte. Il donne un grand coup de coude dans le genou de Quénault. Son bras tendu désigne la tache blanche. C'est un avion allemand ! Biplan à fuselage entoilé, il n'y a pas un seul appareil français de ce type !

Frantz a lancé son moteur à plein régime. Le *Voisin* n'est pas fait pour la chasse, soit, mais une fois n'est pas coutume et les circonstances sont favorables. L'Allemand n'est pas loin, à 800 mètres peut-être, sa route croise celle des Français et surtout il vole plus bas qu'eux. Cette dernière circonstance va permettre à Frantz de mettre son avion en piqué et de faire passer ainsi sa vitesse de 100 à 120, ou même 130 kilomètres à l'heure. Il est sûr de pouvoir rattraper son adversaire.

Pas si sûr ! Un détail inquiétant l'avion allemand navigue cap au nord, il regagne ses lignes. Or, celles-ci sont toutes proches. Quelques minutes encore et l'oiseau sera hors de portée, il descendra à tire d'aile vers son nid. Il faut se hâter et à tout prix lui couper la route. Pourvu qu'il n'ait encore rien vu, qu'il ne se méfie pas !

Le *Voisin* n° 89 s'est mis en piqué accentué. Une main sûre le projette sur une longue courbe qui, avec élégance, va l'amener entre l'appareil ennemi et les lignes. La courbe achevée, le jeu va consister à se placer derrière l'Allemand, exactement à sa hauteur et à courte distance.

Il y a longtemps que Frantz et Quénault ont défini la manœuvre à accomplir. À bord de tous les avions allemands rencontrés, le dispositif a toujours été le même : le moteur et l'hélice sont à l'avant. Derrière eux, se trouve le passager-observateur. À un mètre ou deux plus en arrière, est l'habitacle du pilote, abrité d'un pare-brise. Puis à l'extrémité de la queue (comme pour tous les appareils du monde) les empennages, les gouvernails. Ces derniers sont volumineux chez les appareils ennemis.

Conclusion si le passager-observateur est armé et veut ouvrir le feu, il lui est impossible de le faire droit devant lui, à travers le moteur et l'hélice. Il n'en a pas davantage le loisir droit derrière lui, le buste du pilote et les empennages masquant son champ de tir. Position désavantageuse dont les Français vont savoir profiter.

Que vont faire Frantz et Quénault ? Attaquer par l'avant ou par l'arrière ?

Par l'avant, il n'y faut pas songer. Les deux vitesses s'additionnant, la durée du tir serait extrêmement brève (un dixième de seconde peut-être), le moteur formerait un bouclier naturel mettant à l'abri des balles l'équipage ennemi et enfin il y aurait un risque certain de collision. Par l'arrière, au contraire, tout sera facile. Les deux vitesses s'annulant, on aura tout le temps de bien viser et de tirer.

L'Allemand a une carabine

Les dernières secondes.

Frantz a terminé sa courbe. Son piqué lui a permis de gagner sur l'*Aviatik*. Car c'est un *Aviatik*, très reconnaissable à son plan fixe arrondi en feuille de trèfle, à sa nourriture d'essence brillante et à son pot d'échappement en forme de courte cheminée verticale

dominant le plan supérieur. La distance a fondu comme en rêve : 800, 600, 500, 300, 200, moins de 100 mètres.

Mais voici que l'appareil français a été aperçu ! Le réflexe du pilote allemand l'a jeté vers la gauche, d'un virage sec, pour échapper au plus court à la menace qu'il découvre brusquement sur sa droite. Et cela l'éloigne de ses lignes. Exactement ce que Frantz souhaitait — et qu'il avait prévu. On va se battre dans les lignes françaises. Altitude 1 900 mètres.

La distance est courte maintenant. Moins de 50 mètres. Frantz et Quénault distinguent avec une netteté parfaite les gestes de l'équipage allemand. Les deux hommes sont casqués de cuir noir. Quénault a engagé un chargeur dans la culasse de la *Hotchkiss*. L'œil au viseur, la main droite à la crosse quadrillée, il attend. On est encore trop loin. Il ne tirera que tout près.

Mais le passager ennemi prend soudain les devants. Il ouvre le feu le premier. Il était armé. Mitrailleuse ? Non, carabine à répétition. Attention, dangereux ! Rien de nouveau. Pas 'de balle ! Frantz et Quénault sont toujours vivants. C'était près cependant !

Frantz a réussi d'un mouvement brutal à se placer juste derrière les empennages de l'*Aviatik*. On est dans l'angle mort, l'observateur allemand ne peut plus tirer...

Les yeux agrandis, Frantz voit devant lui tout le ciel envahi par les plans de l'avion ennemi devenus gigantesques. Ils ferment tout l'horizon. On est presque dessus. Ils apparaissent d'un blanc éclatant, frappés d'énormes Croix de fer noires. Son gouvernail masque par intermittence le pilote et, lorsque reparaît son dos, Frantz s'applique à corriger aussitôt sa position, afin de se maintenir bien dans l'axe pour empêcher l'adversaire d'ouvrir le feu.

Mais Quénault ? Que fait Quénault ? Alors, il ne tire pas ?

Coup par coup

La réponse arrive dans la même seconde. La *Hotchkiss* crache ses premières balles. Coup par coup. Quénault, agenouillé sur sa sellette de molesquine, s'est interdit de tirer par rafales.

Il sait ce qu'il fait. De nombreux essais au stand, ou en vol en altitude, lui ont appris que la *Hotchkiss* légère n'est pas encore au point. L'évent des gaz n'est pas assez puissant pour permettre l'action du piston en tir précipité. Les enrayages sont fréquents. Si l'on tire au contraire balle après balle, en lâchant et reprenant la gâchette après chacune d'elles, la mitrailleuse a le temps de respirer, elle ne s'enraye pas.

Quénault a décidé depuis toujours d'agir ainsi. Aucune hâte chez lui. Un sang-froid de glace. Il a toute sa tête. L'occasion est unique. Il faut l'avoir, cet *Aviatik* ! Il tire.

Mais où vont donc ses balles ? On ne peut apercevoir aucun impact. Il n'y a aucun résultat apparent. Voici plus d'une minute que dure le combat et Quénault a déjà brûlé un chargeur entier de 25 cartouches. Il lui faut maintenant en introduire un second dans la culasse.

Par deux fois l'*Aviatik* a réussi à s'arracher à l'étreinte du *Voisin* par des piqués en virages accentués, tâchant en même temps de se rapprocher de ses lignes. De la vallée de la Vesle, le

combat tournoyant a gagné ainsi la vallée de l'Aisne, au nord-est de Fimes.

Mais chaque fois Frantz est parvenu à reprendre sa place derrière son adversaire. Il le secoue rudement bien, son *Voisin-89* ! D'une aile sur l'autre, il lui fait décrire des huit-de-chiffres aussi serrés que ceux d'un *Morane*.

Et si rapidement que l'observateur allemand n'a pas réussi à retrouver la cadence, à ouvrir de nouveau le feu. Il s'agite dans son habitacle avec sa carabine, mais les mouvements désordonnés des deux avions ne lui permettent pas d'ajuster ce damné Français qui colle dans leur queue.

Il y colle en effet. Le voilà encore derrière les empennages ! On ne le voit plus ! Impossible de tirer sans risquer de couper les commandes, ou de tuer son propre pilote !

Mais Quénault, lui, peut de nouveau tirer. Il est en sueur, en nage, malgré le froid ; au prix de grands efforts, il a remplacé le chargeur épuisé.

Avec ces piqués violents, ce n'était pas commode. On a perdu beaucoup d'altitude. On est revenu au-dessus de la vallée de la Vesle. Jonchery vient de passer sous les ailes, avec sa grande rue toute droite. Les détails du sol ont grossi à vue d'œil. D'en bas, on doit suivre les péripéties du combat.

La 47^e cartouche

Voilà plusieurs minutes que dure cette rencontre. Elle tend les nerfs à les briser. Autour de la gorge de Frantz, un étai se resserre. On ne l'aura donc pas, cet *Aviatik* !

44e, 45e, 46e cartouches...

À la 47e cartouche, la mitrailleuse s'enraya. Alors, sans perdre son sang-froid, le mécanicien-mitrailleur se mit debout malgré les terribles remous et entreprit de réparer. Avec calme, il commença de démonter la culasse mobile. Mais à cet instant précis...

À cet instant précis, Frantz et Quénault sentent leur sang se glacer dans leurs veines. Leurs bouches s'ouvrent dans un cri muet.

L'Aviatik, jusqu'alors apparemment intact, vient de se cabrer d'un seul coup, de se mâter tout debout dans le ciel. Il demeure ainsi durant une seconde, comme immobile, étrangement en équilibre dans l'espace, gigantesque croix blanche plantée dans le vide, les bras ouverts.

Puis il bascule lentement sur le dos, comme s'il cherchait encore, avant de couler dans l'abîme, à atteindre son meurtrier pour l'entraîner avec lui dans la mort.

Frantz n'a que le temps, par un virage serré, d'éloigner le *Voisin*. L'appareil allemand descend vers l'éternité. Il descend comme une grande feuille morte dont ses mouvements, devenus sans direction, lui donnent l'apparence.

Le pilote a certainement été tué à bord. Si le malheureux passager est encore vivant, il va

connaître le sort le plus atroce. Frantz et Quénault diront plus tard qu'ils n'auront pu arracher cette pensée de leur esprit et qu'ils ont ardemment souhaité que tous deux aient succombé sous leurs balles.

Ils ne pourront oublier la terrifiante vision de ce bel appareil tout blanc livré à lui-même, plongeant, remontant, plongeant de nouveau, passant sur le dos, les roues en l'air, se redressant, semblant chercher désespérément à regagner de l'altitude comme s'il étouffait, retombant sur le nez et de chute en chute se rapprochant à chaque fois du sol.

Après une dernière abattée verticale, l'*Aviatik* est allé s'écraser en lisière des marécages de la Vesle, non loin de Jonchery, quartier général de la V^e armée. Il a percuté le sol dans un bruit sourd terrible, près de la voie ferrée de Fismes à Reims.

Frantz et Quénault, moteur au ralenti, descendant par larges orbes, l'ont vu comme s'enfouir dans l'épaisseur de la terre, au milieu d'un nuage de poussière, suivi d'un rejaillissement de lambeaux de toile blanche. Puis de hautes flammes se sont élevées, accompagnées de l'affreux panache de fumée noire, caractéristique de l'avion qui brûle.

Mais ils n'ont rien entendu. À cause de leur moteur, ils n'ont pas pu entendre l'immense, l'extraordinaire clameur qui montait vers le ciel. Car depuis le début, leur combat a été suivi par des milliers d'yeux, des dizaines et des dizaines de milliers d'yeux, tant du côté français que du côté allemand.

Fantassins français, fantassins allemands, artilleurs, cavaliers, pionniers, oubliant pour un moment de se combattre, sont sortis de leurs abris et debout, à découvert, ont observé avec passion les péripéties de ce duel aérien, le premier auquel on ait jamais assisté.

Spectacle poignant qui serrait d'angoisse tous les cœurs. Allait-on être témoin de cet événement inouï d'un avion réussissant à abattre un autre avion ? Quelle serait alors la victime ? L'appareil à croix noires ou celui à cocardes tricolores ?

De Reims jusqu'à Fismes, il n'est pas un laboureur qui n'ait lâché les mancherons de la charrue pour mieux suivre, la main sur les yeux, les émouvantes péripéties du duel sans merci. De même, l'agitation est générale dans les rues des villes, des villages, sur les routes, partout. Soldats, officiers, civils, tous abandonnent leurs occupations du moment, sortent en hâte des maisons, s'interpellent avec fièvre, exprimant leur angoisse, leur espoir :

— Écoutez, écoutez ! C'est le Français qui tire !

— Mais non !

— Mais si !

— L'Allemand en a ! Il tombe ! Il tombe !

— Mais non, il vire !

— Je vous dis qu'il tombe !

Des automobiles foncent sur les routes, des gens se ruent à cheval, à bicyclette, à pied, en criant, convergeant tous vers le champ où est tombé *l'Aviatik*, guidés de loin par le sinistre panache de suie qui dépasse la crête des collines.

Une fourmilière humaine s'est mise en marche. Elle va bientôt former une large tache sombre autour de l'avion allemand incendié et du *Voisin-89*, que Frantz a réussi à poser avec maîtrise auprès de sa victime.

Bravo, mes enfants !

Le général Franchet d'Esperey, commandant la V^e armée, est parmi les premiers arrivés. À sa vue, la foule s'est écartée. D'un pas rapide, il se porte vers Frantz et Quénault que tous les bras lui désignent. Ils sont là, cheveux au vent, avec leurs vestes de cuir noir. Ils viennent d'atterrir.

— C'est vous, les vainqueurs ? Comment vous appelez-vous ?

— Sergent Frantz, mécanicien Quénault, mon général.

Le général Franchet d'Esperey leur donne à chacun l'accolade et leur secoue les mains avec vigueur :

— Bravo, mes enfants ! Au nom de la France, je vous félicite ! Vous aurez tous les deux la médaille militaire !

— Je l'ai déjà, mon général, dit Frantz avec simplicité.

— Alors, pour vous, ce sera la Légion d'honneur.

— Merci, mon général !

Puis Franchet d'Esperey se dirige à pied vers les restes de l'avion allemand qui achève de se consumer. Le tableau est affreux. Des soldats d'infanterie, cantonnés à proximité, se sont efforcés d'arracher aux flammes tout ce qu'il était possible de leur soustraire.

Les corps des deux victimes ont été à grand-peine tirés de la fournaise. On les a déposés côte à côte, près de la haie qui longe la voie ferrée. Ils sont encore fumants, presque carbonisés. En face de cette mort terrible, on ne peut qu'être saisi d'un grand recueillement. La haine disparaît.

Le général Franchet d'Esperey s'est approché. On lui montre les cadavres. Il salue d'un geste bref, puis garde un instant de silence. Se retournant, il cherche des yeux l'officier d'état-major qui l'accompagne :

— C'étaient aussi des braves, dit-il. Je veux qu'on les enterre dignement, en leur rendant les honneurs militaires. Sait-on leurs noms ? A-t-on pu les identifier ?

Un officier se détache d'un groupe.

— Oui, mon général, c'est fait. Ils portaient sur eux des plaques d'identité et aussi des papiers, des lettres. On a pu éviter qu'ils soient détruits. Les voici. Tout est là.

— C'est bien. Prenez tout ça, dit le général à son aide de camp, on l'examinera là-bas au 2^e Bureau et au service d'état civil avec le capitaine Faure, commandant l'escadrille. Plus tard, on verra si l'on peut faire parvenir à leurs familles leurs objets personnels. Au revoir et encore bravo !

Il remonte en voiture.

Frantz et Quénault, pressés de retourner à leur escadrille dont aucun représentant ne se trouve parmi la foule, regagnent leur *Voisin* et décollent.

Le dimanche suivant, sur le terrain de Lhéry, devant l'escadrille V.-24 tout entière rassemblée sous les armes, ses avions alignés pour la parade, le sergent Frantz et le mécanicien Quénault reçoivent, en présence du général Franchet d'Esperey, le premier la croix de chevalier de la Légion d'honneur, le second la médaille militaire, des mains du colonel Ganter, commandant l'aéronautique de la V^e armée.

Général René CHAMBE (1889-1983)

NOTA : Cette primauté est toutefois à relativiser car le tout premier combat aurait eu lieu le 15 août 1914 sur le front serbe lorsqu'un pilote autrichien et un pilote serbe échangèrent des coups de pistolet. Mais sans aucun dégât.

Le **8 septembre 1914** (25 août selon le calendrier orthodoxe), c'est le pilote russe Nesterov, aux commandes d'un Morane-Saulnier Type G qui entra volontairement en collision avec un Albatros B.II autrichien piloté par le sergent František Malina (un Tchèque) avec le lieutenant baron Friedrich von Rosenthal. Les trois hommes furent tués. **(Source : Lubos Sramek).**

