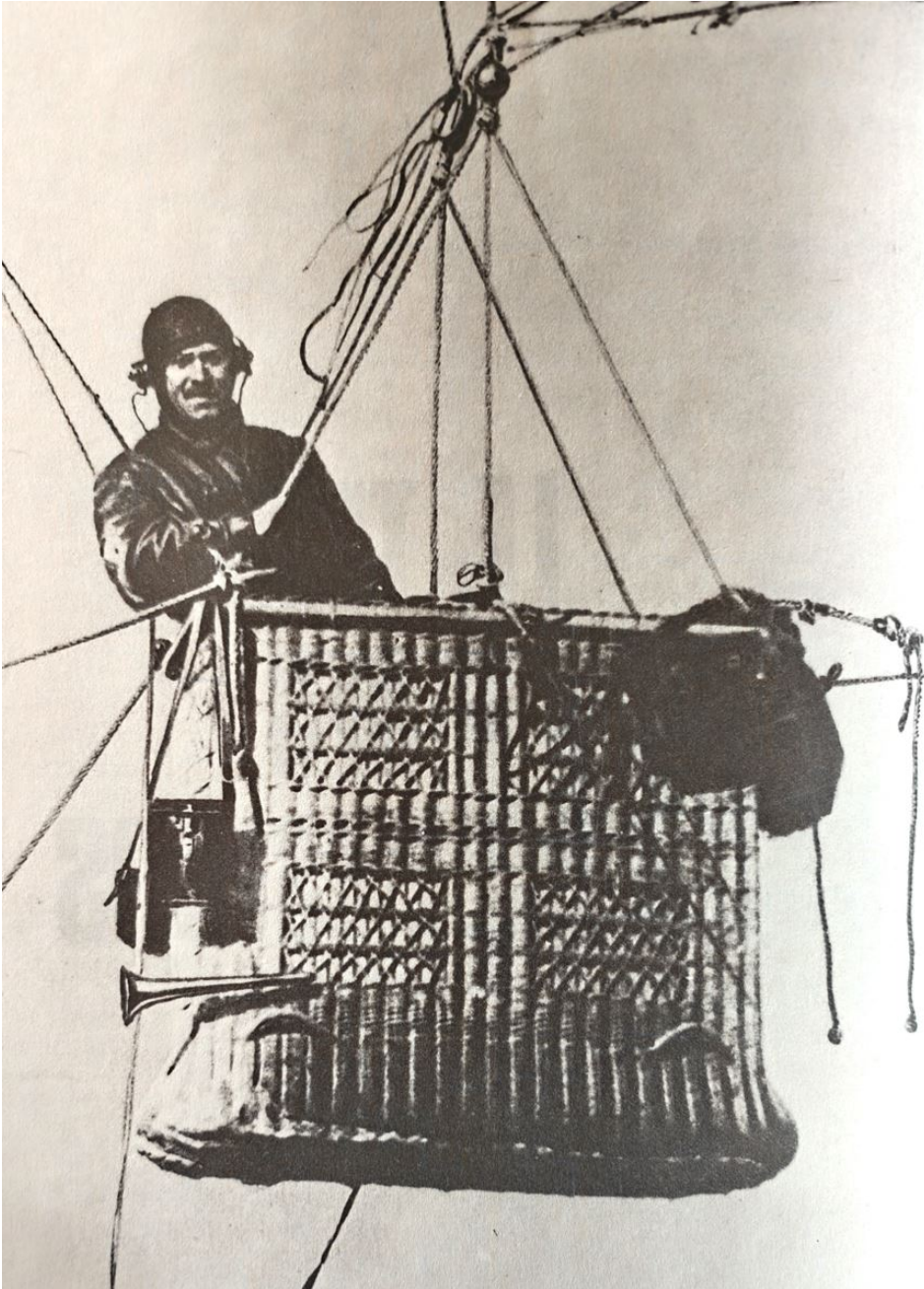


Le 14 octobre 1915, le maréchal des logis Roze, de la 34^e Compagnie d'Aérostiers, dont le ballon était en ascension à Jonchery, en Champagne, fut victime d'une attaque aérienne. Les nuages étaient bas. Un avion allemand jaillit d'une trouée, aperçut le ballon, l'attaqua à la mitrailleuse et, à bout portant, lui lança une fusée incendiaire au moyen d'un pistolet. Le ballon prit feu et tomba rapidement au sol. L'observateur, à cette époque, n'avait pas de parachute : il fut carbonisé.

Alors, le Commandement commença à s'émouvoir.

Il était temps. Car l'Aérostation prenait un grand essor et nos courageux observateurs obtenaient de brillants résultats. Ils accomplissaient de véritables exploits. Pour la première fois, nos groupes étaient répartis d'Arras à Souchez et Notre-Dame-de-Lorette. Il y avait six compagnies : les 30, 32, 39, 41, 29 et 43^e. La plus forte concentration de ballons avait été faite sur ce secteur particulièrement actif du front, que l'ennemi s'efforçait de percer. Là, se révélèrent trois des plus grands as de la spécialité, l'enseigne de vaisseau Regnard, observateur de la première heure, Tourtay et Arondel, plus des hommes comme Brillaud de Laujardière, Forest, Garcia, Calderon, Delplanque, Perronard qui, comme moi, s'étaient formés eux-mêmes. En Artois, l'Aérostation conquiert ses lettres de noblesse. Tout fut inventé, établi, organisé, sous l'impulsion de son prestigieux animateur, le capitaine Saconnay.

Le maréchal Roze n'était pas le premier aérostier à mourir de façon tragique. Les aviateurs allemands devenaient de plus en plus audacieux pour crever ces yeux que les Français hissaient le long du front. Certains se permettaient même de prendre d'enfilade la ligne des ballons pour les abattre les uns après les autres !



Il fut donc décidé que les parachutes étaient indispensables. Le lieutenant Juchmesch, constructeur de ballons, en avait déjà établi plusieurs modèles qui avaient donné satisfaction. Leur conception générale était très simple. Une chambre à air de vélo d'une longueur d'environ 1,50 mètre, légèrement gonflée, était fixée sur le bord du parachute en soie plié en accordéon et placé dans un cône en toile caoutchoutée. La fermeture de la grande base du cône était assurée par une calotte en toile retenue par un sandow. Ce cône renfermant le parachute était suspendu hors de la nacelle.

Il était relié au centre du dos de l'observateur par une corde de 3 mètres de longueur environ,

au moyen d'un anneau qui s'accrochait au corset de l'observateur. C'est le poids de l'observateur lancé dans le vide qui arrachait la calotte du cône et libérait le parachute. Dès que celui-ci était extrait, la chambre à air se détendait et facilitait ainsi son ouverture.

Dès que la fabrication en série put être assurée, c'est le fameux marin Duclos qui fut chargé de livrer des parachutes à toutes les compagnies d'aérostiers, en faisant des démonstrations. Il arriva chez nous le ballon 48 en novembre 1915. Le saut de 300 mètres qu'il effectua sous nos yeux nous donna une confiance absolue dans ce matériel. Il nous montra la façon de plier le parachute et de l'enfermer dans sa gaine. À présent, nous aurions une solide chance de nous en sortir quand les chasseurs allemands parviendraient à abattre nos « *Drachen* ».

Le premier observateur sauvé par son parachute fut le sous-lieutenant Levasseur, d'Yerville. Il était en ascension près du Fort des Satelles, sur le front de Verdun, le 16 mars 1916. J'étais moi-même en observation à 1 000 mètres d'altitude au sud du bois Bourru. Le temps était beau, le ciel clair. Soudain, je vis monter le ballon du sous-lieutenant Levasseur verticalement à grande vitesse.

Un de nos avions avait coupé son câble ! Le vent du sud ne pouvait que l'emporter vers l'ennemi.

Le seul recours de Levasseur était de sauter dans le vide. Son ballon montait toujours. 1 500 mètres, 2 000 mètres... J'étais anxieux. Allait-il sauter ? Il arrivait à une altitude de 2 500 mètres environ quand j'aperçus un point noir dans le vide, puis un parachute qui s'ouvrit. Je le suivis dans sa longue descente. Elle dura plus de quinze minutes. Je pus le voir toucher terre en douceur à proximité de la maison du garde-barrière de Charny. 400 mètres plus au nord, il tombait aux mains des Allemands. Le sous-lieutenant Levasseur eut la vie sauve.

En septembre 1916, ce sera au tour de Regnard, l'enseigne de vaisseau qui devint un as de l'Aérostation, de faire une descente acrobatique. Son ballon incendié par la foudre, il sauta en catastrophe. Malheureusement son parachute était mal accroché à la nacelle et il descendit la tête en bas. Tout d'un coup, il vit la masse du ballon enflammé tomber sur lui. Il fit des efforts si brusques pour l'éviter qu'il se brisa la cheville. Mais il eut l'incroyable bonheur de tomber au milieu des marais qui amortirent sa chute. Il parvint à rejoindre les lignes amies.

Bien d'autres furent redevables au parachute de la vie sauve. Comme le lieutenant Staëhlé, dont le ballon fut incendié au-dessus de Verdun, le 22 mars 1917. Il eut le sang-froid, avant de se précipiter hors de la nacelle, de détruire ses documents et d'emporter son appareil photographique. Pendant la descente, il photographia son ballon en flamme et fut, à ma connaissance, le premier parachutiste photographe de tous les temps.

Trop souvent, hélas, le parachute fut impuissant à arracher nos camarades à une mort atroce ! Le lieutenant Perrisin-Pirasset assista ainsi à la fin tragique du lieutenant Crémère. Crémère se lança bien dans le vide. Son parachute s'ouvrit correctement. Mais il devint flasque presque aussitôt et se mit à descendre en feuille morte, tandis que le malheureux lieutenant venait s'écraser au sol. Le fil poissé qui cousait l'anneau à son corset s'était rompu sous le poids de son corps.

Nous sommes quelques-uns à avoir effectué trois ou quatre sauts pendant la Première Guerre mondiale. C'est, pour ma part, le troisième qui me laissa le souvenir le plus cuisant. C'était le 18 août 1917. J'avais pris place dans la nacelle, dès le matin, et je m'étais fait monter à 1 100 mètres.

Vers 14 h 30, j'étais occupé à surveiller un tir d'artillerie, lorsque j'aperçus tout à coup, à quelques centaines de mètres, un avion qui plongeait sur mon ballon. Je téléphone : « *Allo treuil ! Un avion pique sur le ballon, qu'est-ce que...* » Je n'ai pas le temps de recevoir la réponse, l'avion est à moins de 3 mètres. Une traînée de fumée blanche apparaît en arrière de l'appareil, c'est la reprise du moteur. En avant de lui, les traînées blanches des balles incendiaires de sa mitrailleuse apparaissent très visiblement. Je baisse instinctivement la tête. Un renversement sur la droite pour éviter le ballon et l'avion disparaît.

Sans hésiter, je me mets sur le bord de la nacelle. Un coup d'œil pour vérifier la corde et je me laisse tomber dans le vide. Erreur de ceux qui s'imaginent que la première descente est la seule angoissante ! C'est au contraire lorsqu'on a vécu cette interminable glissade que l'on se rend compte du danger ! Cette fois, il s'agit de mon troisième saut, et j'ai l'impression que je vais m'écraser.

Mon parachute a des difficultés à s'ouvrir à cause de la violence du vent. Après une glissade de 100 mètres environ qui dure une éternité, une secousse brutale m'arrête. Il s'est enfin ouvert. Ma première appréhension passée fait rapidement place à la seconde. L'atterrissage est terriblement dangereux lorsque le vent souffle au sol. Il ne faut pas se laisser traîner. Le seul moyen pour se libérer de son parachute est alors de couper la corde d'attache. Je sors de ma poche le couteau à grande lame attaché à ma veste de cuir par une chaînette. La terre monte vers moi très vite. Je me sens perdu. Je vais me briser les jambes.

Je suis prêt à couper la corde au-dessus de ma tête, quand une violente rafale me plaque très violemment au sol. L'inévitable se produit : je suis traîné sur le sol sans parvenir à couper cette sacrée corde. Terrorisé par ce qui m'attend, je parviens à me placer sur le ventre pour voir où je suis emporté et contre quelle tranchée ou fil de fer je vais me broyer. Quelle angoisse ! Heureusement, je n'aperçois pour le moment aucun obstacle. Tout à coup, je m'arrête. Sans perdre une seconde, je me relève et tranche la corde du parachute qui s'affale dans une petite cuvette. Volonté, réflexes, tout vacille, je retombe à terre, anéanti, mais vivant.

Plus tard, au cours d'un déjeuner à la popote des officiers de l'escadrille, mon ami, le lieutenant Tourtay, me dit :

— *Mathieu, tu devrais demander à passer dans l'aviation pour que, tous les deux, nous puissions aller incendier les ballons allemands.*

— *Laisse-moi réfléchir, lui répondis-je, tu sais que j'aime beaucoup le ballon, et là-haut, il fait bon, en solitaire, dominer la terre dans un calme absolu. Et puis, en cas d'attaque, on peut avoir recours à son protecteur, le parachute. C'est ce qui vous manque !*

Le 16 février 1918, le lieutenant Tourtay s'écrasa sous mes yeux.

Jamais, pendant la Grande Guerre, on ne devait doter nos camarades aviateurs de cet ultime « recours ». Je ne sais qui en porte la lourde responsabilité. Mais je sais que, grâce au parachute, la France aurait pu s'épargner bien des pertes parmi les milliers de jeunes hommes qui prirent, pour la défendre, les risques les plus grands, sans avoir la moindre chance de sauver leur vie si leur appareil venait à leur manquer.

Joseph MATHIEU

Sapeur Aérostier de 1^{re} classe durant la Grande Guerre