

5 OCTOBRE 1914 : AVIATIK B CONTRE VOISIN III LAOU LE PREMIER COMBAT AERIEN DE L'HISTOIRE

Notre toute jeune association, Aviatik Aéropassion Mulhouse, se devait de faire quelques recherches sur le fameux combat aérien qui fut le premier de l'histoire militaire à se solder par la chute en flamme d'un appareil et, qui plus est, d'un Aviatik B. Les passionnés des choses de l'air savent que ce duel se déroula dans le ciel de Champagne le 5 octobre 1914 mais il était intéressant, en recoupant différentes sources d'information d'en décrypter les séquences.



Lorsque après l'assassinat de Sarajevo, l'Empire Austro-hongrois déclare la guerre à la Serbie le 28 juillet 1914, le jeu des alliances préexistantes au drame familial des Habsbourg va entraîner une inexorable cascade de prises de position menant à une conflagration générale inévitable. Personne, en Europe, ne sortira indemne du cataclysme et tout le monde ne sait pas encore que la carte politique du vieux continent sera profondément redessinée à son issue.

Sur les champs de bataille, une composante des armées va disparaître, la cavalerie – au passé si prestigieux – tandis qu'une autre, quasi invisible au début du conflit, gagnera ses galons au feu pour devenir primordiale

aujourd'hui : l'aviation. Certes, la reconnaissance par voie aérienne est née à la fin du XVIII^e siècle grâce aux ballons captifs utilisés par l'armée française dès 1794 mais le premier usage de l'avion d'observation ne remonte qu'à 1911, par l'armée italienne lors de la guerre de Libye. Cette guerre coloniale avait eu l'aval des nations européennes déjà réunies en alliances avec l'accord de la France qui planifiait sa main mise sur le Maroc après la Tunisie et l'Algérie.

Dans les premiers jours du premier conflit mondial, les pilotes ennemis qui se croisaient dans les airs se saluaient de manière chevaleresque, d'un noble signe de la main. Mais cela ne dura pas. Bientôt ils s'armèrent de carabines, de revolvers puis de mousquetons... Les échanges de coups de feu entre deux oiseaux de toile et de bois se soldèrent même, le 8 septembre 1914 par la perte de 2 équipages ; l'un austro-hongrois sur un Albatross monoplan (Frantz Malina et Friederich Rosenthal) et d'un pilote russe sur un Morane Saulnier (Piotr Nestorov). Ce dernier expérimentait une nouvelle technique guerrière en ayant équipé sa roulette de queue d'un crochet tranchant avec lequel il souhaitait arracher les haubans supérieurs de l'appareil ennemi ! Sa manœuvre baptisée « opération Tartan » ayant échoué, il ne put que provoquer une collision en vol et on ne saura jamais avec exactitude quel fut le rôle des « armes » embarquées...



Le premier duel aérien documenté et reconnu dans l'histoire aérienne est celui de l'équipage français Joseph Frantz – Louis Quénault sur Voisin III LA contre l'équipage allemand Schlichting - Von Zangen sur Aviatik B, le 5 octobre 1914 au dessus de Jonchery, non loin du chemin des Dames. C'était il y a 100 ans jour pour jour. Ce sera le premier d'une longue série. Il n'aura fallu que quelques semaines pour que les hommes inventent le bombardement aérien puis la chasse...

PREMIERE APPARITION DE LA COMPOSANTE AERIENNE DANS UN CONFLIT

1) Organisation de la composante aérienne française dans l'armée de terre en 1914

La France, patrie de l'aviation, ne peut se désintéresser de l'approche des champs de bataille par la voie aérienne. Les ballons d'observation ont été intégrés dans les dispositifs militaires de même que les premiers dirigeables. En août 1909, la présence d'officiers supérieurs du génie et de l'artillerie, envoyés en mission spéciale à la première Semaine de Reims à Bétheny, est un signe révélateur de la préoccupation appuyée des états major.

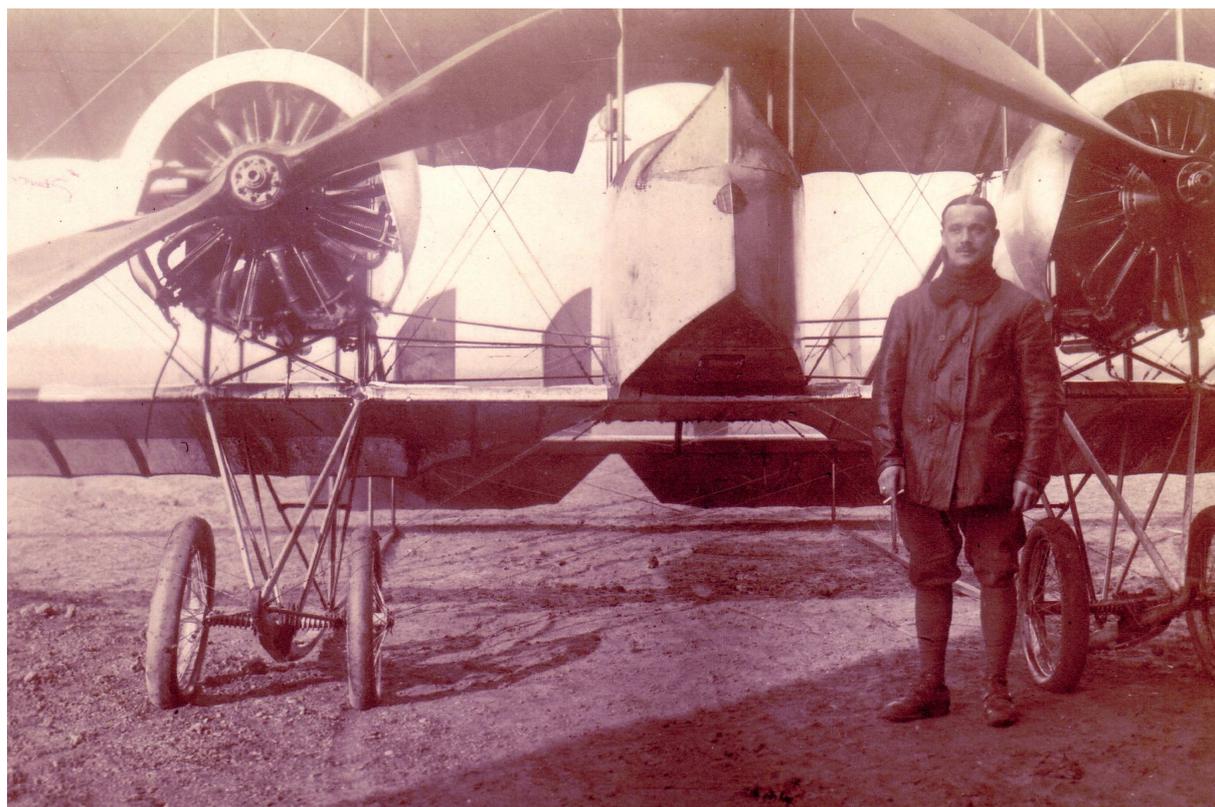


Et la sensibilisation ne va pas tarder car dès le mois de décembre de la même année (en même temps que la fondation d'Aviatik) cinq machines sont commandées : deux biplans Whright, deux biplans Farman et un monoplan Blériot.

Ces appareils sont achetés sur les fonds du génie or l'artillerie ne veut pas être en reste. Il est ainsi créé un service d'aviation commun aux besoins exprimés : *l'Etablissement Militaire de Vincennes* qui deviendra la *Direction du Matériel Aéronautique Militaire* en avril 1910. Dès cette même année, à l'automne, les machines achetées participent aux grandes manœuvres. Le général Roques veille à la mise en place des premières normes de cet ordre naissant dès 1912 : formation des personnels spécifiques, cursus de préparation au brevet de pilote militaire et mise en place d'escadrilles de type homogène.



On a, bien sûr, oublié de nos jours, le côté artisanal et intuitif des premiers avions. Il fallait beaucoup de prototypes et de casse avant qu'un modèle ne soit retenu et, une fois qu'il l'était, c'était au prix de retouches incessantes dans cette période exploratoire d'une technologie balbutiante.



En 1912, 13 escadrilles seraient opérationnelles, lit-on...

En 1914, à la déclaration de guerre du 1^{er} août, la future Armée de l'Air mais qui n'est qu'une composante de la cavalerie et du génie compte 23 escadrilles. Le 15 août, elle en comptera 5 de plus soit 28. Toutes sont affectées au service des 5 armées en ligne :

- 5 escadrilles de Maurice Farman 70 (MF 2-5-8-16-20)
- 4 escadrilles de Maurice Farman MF 80 (MF 1-7-13-19)
- 2 escadrilles de Voisin 80 (V 14-21)

- 4 escadrilles de Blériot 80 (BL 3-9-10-18)
- 2 escadrilles de Deperdussin 80 (Deperdussin 4-6)
- 1 escadrille de Caudron 80 (C11)
- 1 escadrille de Robert Esnault Pelterie 80 (R 15)
- 1 escadrille de Nieuport 80 (N 12)
- 2 escadrilles de Bréguet Canto Unné 120 (B 12- 17)
- 2 escadrilles de Bréguet Cavalerie 80 (BL 2-5)
- 1 escadrille de Dorant Anziani 90 (DA 22)
- 1 escadrille de Morane Saulnier 80 (MS 23)
- 1 escadrille de Voisin Canto Unné ou Salmson M9 120 (V 24)
- 1 escadrille de Caudron 60 (C 25)

Le suffixe correspond à la puissance du moteur et ils sont globalement moins puissants que les allemands. En octobre 1914, les escadrilles seront 31 puis leur nombre ne cessera de croître en conservant le préfixe du nom du constructeur, tradition conservée par l'Armée de l'Air jusqu'à nos jours...



2) Organisation de la Luftstreitkräfte durant la première guerre mondiale



Kampfeinsatzkommando Sabsheim
Pfälzer Weingärtner Udet Glinkermann

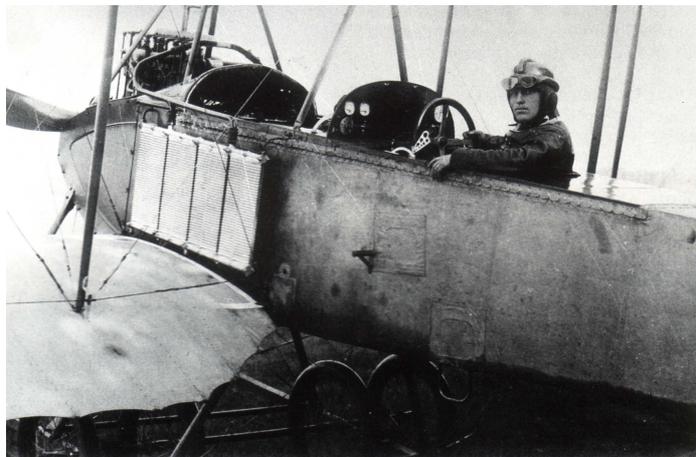
Les militaires allemands étaient bien conscients du fait qu'après les ballons captifs et les fameux dirigeables du comte von Zeppelin, construits sur les bords du lac de Constance dans la province voisine, les avions Aviatik de Mulhouse représentaient une arme potentielle à explorer et à valoriser. Dès 1911, l'état major prussien procède à l'acquisition d'une machine Aviatik pour évaluer ses possibilités. Cette même année, lors des manœuvres d'été, l'appareil confirme ses capacités de moyen d'observation et de reconnaissance tactique bien que sa première utilisation se soit plutôt

cantonnée à une analyse après exercice.



Le 2 août 1914, à la déclaration de guerre, trente trois unités sont prêtes : les Feldflieger Abteilung (FFA) ou escadrilles de campagne. 25 sont affectées aux 25 corps d'armées et 5 aux états majors des 8 armées engagées sur le théâtre d'opération oriental et occidental. Par ailleurs, il existe un certain nombre d'escadrilles de réserve. Chaque FFA porte en général le numéro du corps d'armée à laquelle elle est affectée (et nous verrons que ce n'est pas le cas pour notre sujet) et est équipée de 6 avions de type A ou B. Le système de l'Idflieg évoluera au cours du conflit mais en 1914, il n'existe que deux sortes de machine :

- **Type A** pour monoplans biplaces non armés et de reconnaissance ou d'entraînement, (exemple Albatross A).
- **Type B** pour biplans, biplaces non armés et de reconnaissance ou d'entraînement, (exemple Aviatik B).



Les autres types (C, CL, D, R...) apparaîtront à partir de 1915. A cette date, le nombre de FFA va plus que doubler et les unités spécialisées de chasseurs vont être transformées en JASTA tandis que celles de bombardiers le seront en KAMPFGESCHWADER.

Le 1^{er} août 1914, la FFA 18 est constituée à Darmstadt grâce aux éléments du Flieger Bataillon 3. Elle compte une vingtaine d'officiers et de sous officiers originaires d'horizons militaires variés comme la garde, l'infanterie et l'artillerie. Elle a pour commandant le capitaine Ernest von Gersdorff et est intégrée au 9^o corps de la 2^o armée (von Bülow). L' Aviatik B, codé 114/14, qui est descendu le 5 octobre, en fait partie.

LES HOMMES, PILOTES ET OBSERVATEURS MITRAILLEURS DE CE PREMIER COMBAT AERIEN

Joseph Frantz est né le 7 août 1890 à Beaujeu dans le Rhône. Il apprend à piloter en 1910 sur avion Pischof et Koechlin et obtient son brevet le 3 février 1911 à Mourmelon (n° 363). Il appartient au cercle fermé des Vieilles Tiges, c'est-à-dire des premiers pilotes brevetés. Il sera d'ailleurs, plus tard, président de cette association. En 1914, il est affecté à l'escadrille de reconnaissance aérienne V 24 sur le terrain de Lhéry dans la Marne, en même temps que Dieudonné Costes, futur vainqueur de l'Atlantique Nord... Deux victoires aériennes seront portées à son actif avant qu'il ne retrouve son poste de pilote d'essai au service de la firme Voisin.



Il pilotera jusqu'à l'âge de 80 ans son Jodel Mascaret F - BLDO avant de s'éteindre le 12 septembre 1979 avec près de 8 000 heures de vol à son compteur !

Louis Quénauld est son fidèle mécanicien qu'il a connu avant la guerre chez l'avionneur Savary, comme pilote d'essai. Depuis le début du conflit, il font équipe ensemble et le sapeur Quénauld remplit les fonctions d'observateur puis bientôt de mitrailleur.

Il a été difficile de trouver des notes biographiques sur l'équipage de l'Aviatik B. Il était piloté par le sergent **Wilhelm Shlichting** (né à Altendorff le 08/08/1891) et l'observateur – armé était l'Oberleutnant **Fritz von Zangen** (né à Darmstadt le 24/03/1883) tous deux décédés dans le crash de leur Aviatik B, à Muizon le 05/10/1914.

L' interview de Frantz, à la RTBF, le 22 novembre 1965 est un document exceptionnel mais les 50 ans qui le séparent de son exploit justifient sans doute quelques trous de mémoire qu'il a fallu reconstituer grâce à de nombreux témoignages découverts sur la toile (incontournable Wikipedia, Journaux de Marche des Unités présentes sur le terrain et innombrables récits de témoins ou de chroniqueurs, etc ...) et dans la littérature (Historia n°7 de 1968, magazine Avions n°200, dictionnaires historiques, etc...). Leur confrontation a permis de reconstituer les faits avec juste une pointe romanesque lorsqu'on souhaite raconter une histoire sans être un historien...

LES AVIONS ACTEURS DU COMBAT

1) Le VOISIN III LA



© Alban LANNÉHOA - 2012

Gabriel et Charles Voisin doivent être considérés comme des pionniers de l'aviation mondiale après la mise au point de leur premier planeur associant des gouvernes de direction et de profondeur dès 1899 puis un biplan basique, à moteur à l'arrière du poste de pilotage, et donc de type propulsif dès 1910. C'est l'un des appareils les plus marquant de l'époque d'avant 1914. En 1912, les inventeurs créent une version militaire métallique dénommée type L qui servira de base à tous les modèles qu'ils produiront ultérieurement durant la guerre. Les modifications ne porteront que sur la motorisation ou la taille de l'engin mais pas sur le concept technique initial. Il présente deux ailes superposées et identiques, sans flèche, une nacelle de pilotage et d'observation hébergeant un équipage de deux personnes à l'avant et un moteur Le Rhône 9C de 80 Cv. L'absence d'entoilage au niveau du fuselage leur confère le qualificatif de « cage à poule », courant à l'époque sur les avions militaires français mais qui n'existe déjà plus sur les modèles allemands.



Le Voisin III L fut la première version militaire construite pour la guerre avec un moteur Salmson M 9 de 120 Cv, une distance franchissable de 200 Km et une capacité d'emport de 150 Kg de bombes. Les missions de cet appareil se sont rapidement spécialisées vers le bombardement de jour comme de nuit. A sa naissance, il n'avait déjà rien d'un chasseur et son type de propulsion le rendait sans défenses aux attaques venant

de l'arrière. Malgré sa faible vitesse et les points de fragilité dus à son concept de base, le succès commercial est là car il sera vendu ou construit sous licence dans 12 pays y compris les USA (1200 en Russie, 100 en Italie, 50 au Royaume Uni...). Plusieurs versions seront extrapolées de ce modèle

III L :

- Voisin III LA pour équipé d'une mitrailleuse,
- Voisin III LB pour équipé d'un canon de 37 mm, sans recul, et de projecteurs puissants susceptibles d'aider à la traque des Zeppelin nocturnes,
- Voisin III LAS pour équipé d'un moteur en position surélevée.



Le premier groupe de bombardement (GB 1) est constitué dès septembre 1914 de Voisin III. C'est à ce groupe qu'appartient la V 24 et le 26 mai 1915, ce seront donc ces unités de Voisin III LAS qui bombarderont l'usine de la Badische Anilin à Ludwigshafen en représailles des premières attaques de tranchées françaises aux gaz moutarde. Le succès est au rendez vous et seule une machine française manque à l'appel au retour de mission : celle du chef d'escadrille.

Un an plus tard, les chasseurs allemands auront fait tellement de progrès qu'il faudra retirer ces appareils des bombardements de jour car les pertes en opération deviennent trop importantes.



La galerie de la National Air and Space Museum de Washington expose un superbe Voisin Type VIII L dans sa galerie consacrée à la WWII. Pour contenir le robuste mais lourd moteur Peugeot 8 Aa de 220 Cv, le fuselage a été élargi et renforcé tandis que l'envergure était agrandie. Cet appareil, propriété de la Smithsonian Intitute, est l'un des trois exemplaires acquis par l'ambassade américaine au printemps 1917, aux fins d'évaluation. L'avion était déjà obsolète à son arrivée aux Etats-Unis.



Il fut presque aussitôt (1918 !) confié au musée qui le stocka dans ses réserves. Ce n'est qu'en 1991, dans le cadre de la préparation d'une exposition consacrée aux avions de la première guerre mondiale, qu'il fut restauré et offert au public...C'est actuellement le plus vieux bombardier existant, d'origine et conçu dès le départ comme un bombardier. Il porte les couleurs de la VB 109 et est le dernier survivant des 1 100 types VIII produits.

L'ultime version dérivée de ce Type L fut le Type X L de 1918 avec un moteur de 280 Cv, une distance franchissable de 350 Km et un emport de 300 Kg de bombes.

3) L'AVIATIK B

Après la guerre de 70, l'Alsace et la Moselle passent sous la coupe de l'empire allemand et forment le 10^e Etat d'un Reich déjà administré sur le mode fédéral, sous le nom d'*Elsass-Lothringen*. Le 10 décembre 1909, enthousiasmés par les récents progrès vécus par la toute nouvelle aviation mondiale et surtout française, un groupe d'industriel mulhousiens comportant Georges Châtel, concessionnaire des cycles Peugeot et constructeur pour châssis automobiles, Henri Jeannin, brillant concepteur et constructeur des moteurs Argus à Berlin s'associent avec le banquier suisse Holzach pour fonder Automobil und Aviatik AG. La première machine décolle du terrain de Mulhouse Habsheim au printemps 1910. Il s'agit d'une cellule Farman achetée à Reims sur laquelle a été monté un moteur Argus. Très rapidement, le succès est au rendez vous et les succès vont s'enchaîner avec les premiers appareils qui en sont dérivés. Les cellules sont françaises mais d'origines diverses et les moteurs sont allemands.



En 1912, le Suisse Robert Wild devient l'ingénieur en chef d'Aviatik et – pour se libérer des coûts des licences étrangères – met au point un appareil spécifiquement Aviatik sous la forme d'un biplan de sport qu'il déclina en plusieurs versions à partir de son prototype appelé **P 12**.

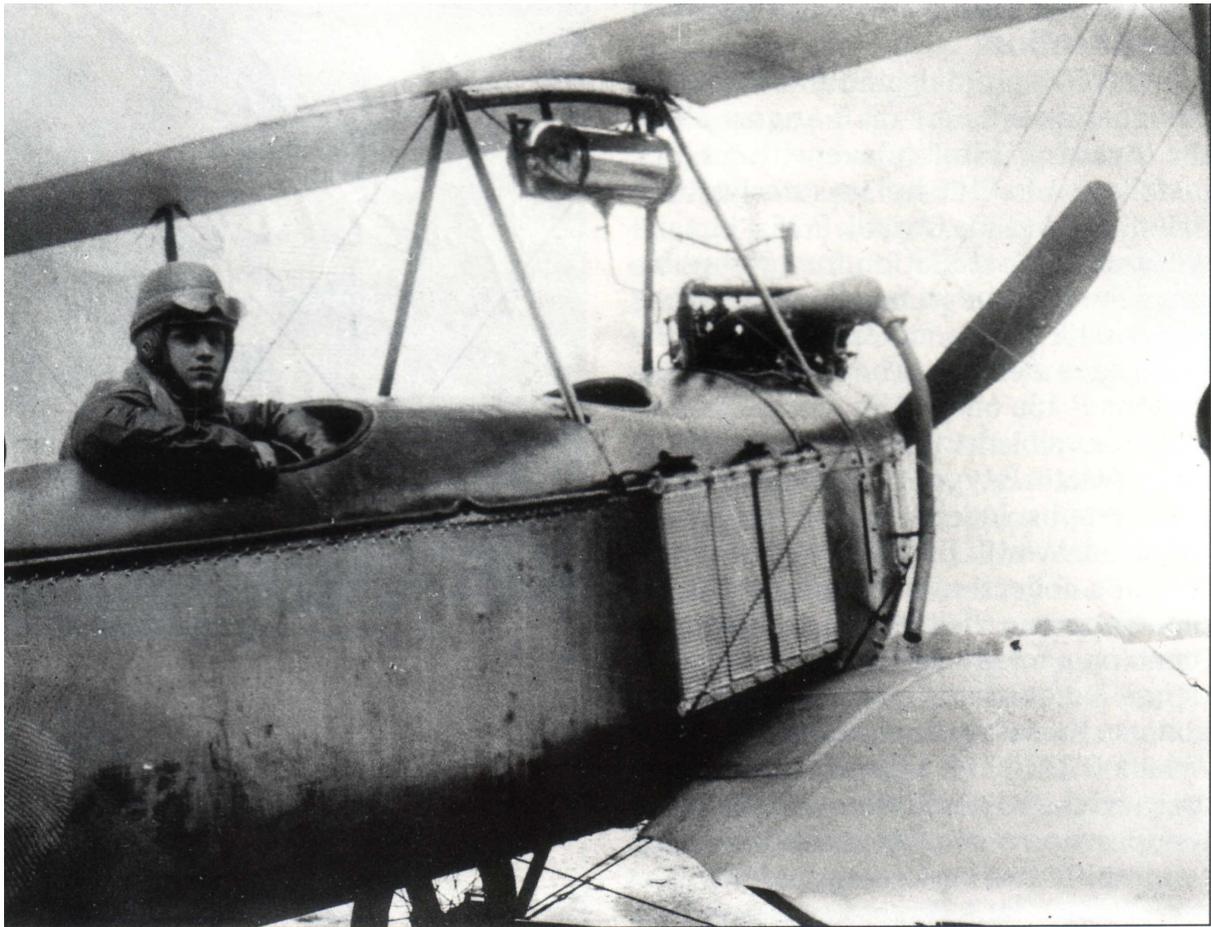


Personne ne connaît la signification du préfixe P majuscule mais des bruits courraient qu'il s'agissait de l'initiale d'un mot français... Aussi étrange qu'il soit, il semble en effet que la langue utilisée lors des réunions de travail d'Aviatik ait toujours été le français même plus de 40 ans après l'annexion par le Reich ce qui poussera du reste l'un des ingénieurs suisses à quitter l'entreprise en 1912 car...Il ne comprenait pas cette langue....

- Le **P 13** est un biplan dont les ailes basses sont plus courtes que celles du plan supérieur et comportent un léger dièdre. Elles sont solidarisées entre elles par 3 ou 4 paires de haubans par demi aile. Il est doté d'un solide train principal à 4 roues et d'un moteur Argus de 100 Cv. Il fait son premier vol en mai 1912.



- Le **P 14** sera produit à partir d'avril 1913. Il s'agit d'une cellule similaire mais avec deux paires de haubans de chaque côté, construite d'emblée à destination militaire : « *Pfeil-Rumpfdoppeldecker Normal-Militärtyp* » et équipée initialement d'un moteur de 100 Cv. Dans la suite du programme de construction, certains modèles de P14 seront équipés d'un moteur de 120 Cv.
- Le **P 15**, à son origine, est une réduction en taille du précédent associée à une modification de forme de la dérive et doté d'un moteur de 100 Cv à refroidissement par circuit d'eau. Il semble que les moteurs soient de type Mercédès DI ou Argus de puissance similaire. Il est mis en construction dès 1913 et se présentera ultérieurement sous deux variantes. le type 15 a avec un moteur de 120 Cv Mercédès ou Argus et le type 15 b avec un moteur de 100 Cv. La question reste ouverte de savoir s'il existait une autre terminologie concernant le nombre de paires de haubans les équipant ; deux, trois ou trois et demi ?
- Les **P18 et P19** étaient des machines plus lourdes et équipées de moteurs de 130 ou 150 Cv avec une version hydravion. Peu d'informations concernant ces modèles en dehors d'un dépliant publicitaire retrouvé miraculeusement...
- Le **P 20** était également un Pfeil-Rumpfdoppeldecker mais, destiné à la cavalerie légère, son poids à vide n'atteignait que 410 Kg avec un moteur rotatif de 100Cv Oberursel. Les preuves manquent pour savoir si ce modèle équipa les Fliegertruppe. On ne retrouve sa trace que dans les écoles d'entraînement ayant passé contrat de formation avec le Reich.



Fort de ses innombrables records et succès lors de rencontres internationales et de réussite en exploits d'usine, la société Aviatik va délivrer des licences d'exploitation des P 14 et P15 à de nombreux pays étrangers. C'est ainsi qu'est fondée la société italienne SAML – AVIATIK qui fournira, ironie du sort, des machines aux forces alliées...La société russe ANATRA qui développera plusieurs modèles à Odessa et l'entreprise Wieser et Fils qui construira à Vienne, dès juillet 1914, des Aviatik B pour les Luftfahrtruppe de l'Autriche Hongrie.

Parallèlement, l'entreprise Aviatik qui comptait 200 ouvriers à Mulhouse, déménage précipitamment dès l'après midi du jour de la déclaration de guerre, le 1^{er} août 1914 vers Fribourg en Brisgau, de l'autre côté du Rhin pour être plus éloignée du front (ce qui est une sage idée lorsque l'on connaît la suite de l'histoire et l'arrivée – même brève – des troupes françaises à Mulhouse dans les jours qui suivront...). Les avions en cours de construction, le matériel et les machines outils sont chargés sur des trains spéciaux lors d'une opération éclair qui durera 24 heures. A Fribourg, l'usine comptera jusqu'à 700 ouvriers. Lors d'un déménagement ultérieur, à Leipzig, ses effectifs monteront à 1 600 personnes.

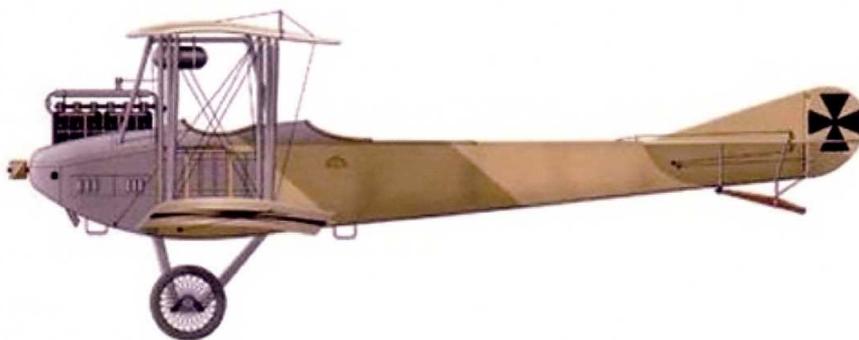
Lorsqu'en août 1915, l'Idflieg modifia ses désignations, tous les avions Aviatik P13, P14, et P15 furent numérotés B, quelque soient leurs types.



BI pour les 100 Cv et BII pour les 120 Cv. A la déclaration de guerre, la majorité des 101 Aviatik B commandés par l'armée avaient été livrés auxquels il faudra rajouter les 75 construits entre 1914 et 1915 et les appareils civils réquisitionnés. On peut considérer que 360 Aviatik B ont été livrés aux forces allemandes et austro-hongroises de 1913 à 1915, date de l'arrêt de fabrication du modèle. L'entreprise Automobil und Aviatik A.G. de Mulhouse est, à ce moment, le plus gros fournisseur avion de l'armée allemande.



Les Aviatik BI et BII seront en effet retirés du front en septembre 1915 car devenus obsolètes par rapport aux appareils de la nouvelle génération. Il est vrai que fin 1915, les progrès technologiques vont vite et que les entreprises allemandes vont rapidement rattraper leur retard industriel.



Début 1914, l'inspecteur des troupes d'aviation allemandes décrivait le biplan Aviatik en ces termes :

« L'Aviatik est un appareil bon et sain. Il a un taux ascensionnel médiocre (800 mètres en 12 minutes). Capacités de décoller et d'atterrir sur à peu près toutes surfaces. Très bonnes capacités d'emport de charges. Capacités d'observation similaires à celles du LVG. Montage facile. Bien conditionné pour le transport par voie terrestre. Inconditionnellement utilisable en combat. »