

Premiers vols, premiers combats aériens, première victoire

Lucien Robineau (51 – Jeandet)

Le 5 octobre 2014, sera célébré le centième anniversaire de la première victoire aérienne. Retour sur cet événement fondateur de l'aviation de chasse.



Plaque commémorative, à Jonchery-sur-Vesle.

L'aéronautique militaire apparaît le 19 octobre 1783 par l'intuition d'André Giroud de Villette¹, premier compagnon de Pilâtre de Rozier² lors de sa deuxième ascension captive. Ce passager écrit en effet dans le *Journal de Paris* du lendemain : « Dès l'instant, je fus convaincu que cette machine [...] serait très utile dans une armée pour découvrir la position de celle de son ennemi, ses manœuvres, ses marches, ses dispositions et pour les annoncer par des signaux aux troupes alliées de la machine ». L'observation aérienne vient de naître. Les aéroliers de la République en démontrent l'utilité en juin 1794 à Maubeuge, puis à Charleroi, à Fleurus enfin. Quand l'aéroplane arrive dans l'armée en 1909, on en fait d'abord naturellement aussi l'œil du commandement : reconnaissance lointaine (relativement), observation du champ de bataille et réglage des tirs de l'artillerie.

En 1914, toutes les unités aériennes françaises des premières semaines de la guerre sont des escadrilles d'observation. Comme il est tôt jugé expédient de riposter aux bombardements allemands, un premier groupe de bombardement (GB1) est créé dès septembre 1914. Et, les avions de l'un et l'autre adversaire se rencontrant dans les airs, il semble logique de contrarier l'exécution des missions de l'autre, voire de l'empêcher de rentrer chez lui avec ses renseignements. On va ainsi tenter d'intimider l'ennemi avec le revolver prévu pour le cas d'atterrissage forcé hors des lignes, avant que l'observateur n'emporte en vol une carabine ou un mousqueton. Le tout premier combat aérien (sans résultat) est attribué par l'histoire au caporal Joseph Thoret³, à la date du 10 août 1914. On munira bientôt certains appareils d'un fusil-mitrailleur manié par un



Seule photo connue de Frantz et Quénauld, sur les lieux de leur exploit.



Voisin-III-LA, avion de Frantz et Quénauld (gouache).

aviateur qui n'est plus l'observateur, débarqué, mais un troupière un peu habile, et l'équipage de chasse naîtra le 5 octobre 1914 quand le sergent Joseph Frantz et le caporal sapeur Louis Quénauld, à bord d'un Voisin-III-LA, descendront le premier Aviatik de la guerre.

Avant d'évoquer cette première victoire en combat aérien, on rappellera quelques notions, naguère familières aux apprentis pilotes opérationnels. Tout chasseur sait qu'il faut tirer en avant et au-dessus du lièvre ou du faisan, en fait viser la position future d'un gibier censé animé d'un mouvement uniforme, en tenant compte de l'exactitude des projectiles à suivre les lois de la gravitation universelle. C'est la correction but, fonction de la vitesse du but et de sa distance. En vol, l'avion tireur a lui-même une vitesse, qui se combine avec celle des projectiles et il faut appliquer aussi une correction tireur, pas trop facile à évaluer si chassé et chasseur sont en évolution. Il faut connaître la distance du but et son vecteur vitesse, le vecteur vitesse des projectiles, celui de l'avion, l'accélération du



tireur et la vitesse angulaire de sa ligne de visée, à quoi on pourra ajouter la densité de l'air à l'altitude du combat...

Il faut simplifier. La première simplification consiste à rapprocher le vecteur vitesse initial des projectiles de celui de l'avion, compte tenu d'une hausse calculée pour une distance jugée optimale, valable si les ailes sont horizontales. Ce sera le tir dans l'axe, dont l'expérience montrera l'efficacité, pratiqué de près dans la queue de l'adversaire. En 1914, on n'en est pas là. On ne sait pas commander les armes à distance. Donc, pas d'armes sur les ailes à l'écart de l'hélice si le moteur est à l'avant. Sur ces appareils, on essaiera d'installer la mitrailleuse au-dessus du disque de l'hélice, sur le plan supérieur des biplans, voire sur l'aile des monoplans biplaces au moyen d'un montage déraisonnable où le tireur, debout, est en position scabreuse. Sur monoplace, le pilote actionne l'arme au moyen d'un câble et il doit se lever pour changer de chargeur ou désenrayer. Scabreux, encore et le plus rationnel sera une mitrailleuse à portée du pilote assis et brêlé, fixée sur le capot mais derrière l'hélice, tirant entre les pales sans les déchiqeter, donc synchronisée avec le moteur. D'où l'idée, les recherches et les créations de ceux qui, comme Saulnier et Garros, ont les premiers tenté de résoudre ce problème, sans y parvenir tout à fait. Mais cela est une autre histoire.

Un essai innovant de tir axial est tenté dès 1912 sur un monoplane Blériot dont l'arbre du moteur et de l'hélice, creux, tourne autour du tube d'un canon-revolver de 37 mm à barillet de 5 cartouches⁴. Premier moteur-canon, sans suite, le recul secouant exagérément le Blériot. On va donc commencer avec des avions à moteur arrière et tireur à l'avant.

À l'escadrille de bombardement V-24, les six biplaces Voisin sont équipés d'un fusil-mitrailleur Hotchkiss de 8 mm, fixé au fuselage par un trépied à pivot et balayant l'horizon vers l'avant sur 180°, au-dessus du pilote (dispositif imaginé et réalisé par Gabriel Voisin). Le mécanicien mitrailleur est en place arrière, à portée de main sont les 6 obus de 75 qu'il lancera sur les positions ennemies et il est prêt à actionner le FM en cas de besoin. Pilote et mitrailleur sont au balcon et l'hélice tourne à l'arrière, entre les deux poutres non entoilées du fuselage de cette "cage à poules".

Au matin du lundi 5 octobre 1914, l'équipage Frantz et Quénauld décolle du terrain de Lhéry, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Reims, pour une mission offensive sur les lignes allemandes à bord du Voisin-III-LA n° 89. Sur le chemin du retour, vers 2000 mètres dans les lignes amies, il rencontre un biplace Aviatik-B1 et Frantz engage le combat. Il parvient à se placer derrière l'avion allemand et au-dessus, à faible distance, tandis que l'équipage adverse, dont l'observateur est muni d'une carabine, est gêné dans sa riposte par son empennage. Quénauld égrène au coup par coup les 47 cartouches de son chargeur avant l'enrayage habituel. Pendant qu'il s'affaire à désenrayer, il voit l'Aviatik se cabrer soudain, basculer sur l'aile gauche puis plonger à la verticale avant de s'écraser dans un champ près de Jonchery-sur-Vesle, où il s'embrase. Les deux Allemands – Oberleutnant Fritz von Zangen, observateur et Unteroffizier Wilhelm Schlichting, pilote – sont carbonisés et il s'avérera que le pilote a été atteint d'une balle à la gorge.

Frantz atterrit à proximité de l'épave où le rejoignent des militaires français témoins du combat, dont le général Franchet d'Espèrey, commandant de la 5^e armée. Dans son enthousiasme, celui-ci proclame que les deux aviateurs auront la Médaille militaire. « – Mais je l'ai déjà », dit Frantz. – « Alors, ce sera la Légion d'honneur ! ». Le sergent Joseph Frantz s'est en effet déjà distingué et le combat du 5 octobre 1914, première victoire de l'histoire de la guerre aérienne, est le onzième livré par cet équipage. Frantz obtiendra une seconde victoire le 20 mai 1915, toujours sur Voisin-III (-LAS, armé d'un canon de 37), encore contre un Aviatik, en compagnie du matelot mitrailleur Augustin Fralin (détaché à la V-24).

Joseph Frantz (1890-1979), breveté en 1911 et chef pilote chez Pishof et Koeschling, est titulaire dans le civil de deux records du monde de durée et de distance quand il rejoint l'aéronautique militaire en 1913. Après l'escadrille V-24, il sera pilote d'essais chez Voisin de 1915 à 1918, puis fondera en 1920 l'association *Les Vieilles Tiges*, qu'il présidera de 1962 à 1978. Commandant de réserve dans l'entre-deux-guerres, il est Grand



Photos DR

Installation "déraisonnable", sur un monoplane, pour tirer au-dessus de l'hélice.



Mitrailleuse sur l'aile supérieure d'un biplan (câble de commande visible).

Détail du montage (photo de 1915, avec une mitrailleuse).



officier de la Légion d'honneur, médaillé militaire, titulaire de la Croix de guerre et de la Médaille de l'aéronautique. De Louis Quénauld, on ne sait pratiquement rien, sinon qu'il a survécu à la guerre et qu'il est mort à Marseille en 1958, à 76 ans. ■

1- Directeur de la manufacture de papiers peints Réveillon.

2- Le marquis d'Arlandes, lieutenant d'infanterie, participe le même jour à la 3^e ascension captive de Pilâtre.

3- 1892-1971, pilote spécialiste du vol en montagne, initiateur du vol à voile en France, dit Thoret-Mont Blanc.

4- Fonds Bellenger/SHD/ Air/Z 35 433/ dossier 2 "Le Laboratoire d'aviation militaire de Vincennes", page 7.