

François Marie Noël Battesti, l'as corse oublié

Jean-Claude Portaz (EMA 65 - Roland Garros)

Officier traditions de la BA 126 "Capitaine Préciozi" de Solenzara, l'auteur nous fait découvrir cet "as" de la Grande Guerre décédé en 1977, grâce à ce texte réalisé avec le concours de sa fille Juliette Jacquet-Battesti, elle-même décédée le 11 novembre dernier, à l'âge de 93 ans.

Nous sommes le 3 août 1914. En fin d'après-midi, l'ambassadeur d'Allemagne, le baron Wilhelm von Schoen, remet au gouvernement français la déclaration de guerre de son pays en spécifiant entre autres, qu'un avion français avait au cours de la matinée, survolé le territoire allemand, qu'il s'y était posé et était revenu ensuite en France après avoir sans doute accompli une mission de guerre. Or, voici ce qu'il s'était passé :

« Un caporal, pilote réserviste français en mission de liaison près de Dijon, est revenu à Belfort sans avoir accompli sa mission, déclarant s'être égaré dès le départ. De fait, ayant aperçu une agglomération importante, il s'était posé dans un champ environnant pour se renseigner... il avait atterri près de Mulhouse et non près de Dijon... Il reprit rapidement son vol sous le feu de uhlans arrivés sur les lieux un peu trop tard mais parvenant tout de même à toucher l'appareil le trouant au fuselage et aux ailes. »

Cet extrait est tiré d'un livre mémoire *Les Cigognes de Brocard au combat*. Son auteur : François Marie Noël Battesti, as de guerre 1914-1918, né à Azzana, canton de Salice en Corse, le 5 mai 1890, d'une famille de notaires établie depuis 1648.

Le 14 octobre 1908, il s'engage pour cinq ans dans l'armée. Incorporé au 106^e régiment d'infanterie, il est nommé caporal le 28 septembre 1909 puis sergent le 26 septembre 1910. Il se réengage pour un an et rejoint le 24^e régiment d'infanterie. Pendant cette période, il découvre l'aviation. Au cours d'une manœuvre en campagne, il est témoin de l'écrasement d'un avion français. Il recueille le pilote, le lieutenant Thierry de Ville d'Avray, mais ce dernier meurt dans ses bras ; il décide alors de rejoindre l'aviation militaire naissante, nourrissant ainsi l'espoir de le remplacer. Il passe donc à l'aviation le 1^{er} juillet 1913. Envoyé chez Blériot à Buc, près de Paris, il obtient son brevet de pilote civil n° 1501 le 7 novembre 1913, puis son brevet de pilote militaire n° 453 à Avord le 3 avril 1914.

Mobilisé le 3 août 1914, il est alors affecté à l'escadrille BL 3, équipée d'avions Blériot XI, le 4 août 1914. Le 10 août 1914 le sergent Battesti est blessé lors d'un accident d'avion à la suite d'une perte de vitesse au

décollage. Hospitalisé, il doit interrompre un moment sa progression et retourne à l'école d'Avord dès sa guérison le 27 décembre 1914. Il partira ensuite en Haute école d'aviation à Pau pour y reprendre son entraînement. C'est là qu'il rencontre le 2^e classe Georges Guynemer. Ce dernier avait été déclaré inapte physiquement mais, après de multiples efforts, il réussit à se faire engager en qualité d'élève mécanicien. Guynemer, surnommé "le Gosse" par Jules Védrines commandant la MS 3 équipée de Morane-Saulnier L "Parasol", est vite remarqué par tous ses compagnons d'armes. Acceptant tous les travaux qui lui sont ordonnés, il n'hésite pas à questionner tous les pilotes dont le sergent-pilote Battesti, sur tout ce qui concerne les avions et la façon de les piloter. Ils resteront amis.

Le 20 mars 1915, le sergent d'infanterie François Battesti rejoint l'escadrille C 10 équipée de Caudron et spécialisée dans l'aviation d'observation. Il y accomplit bon nombre de missions de reconnaissance (photos aériennes des lignes allemandes à basse altitude, recherche d'objectifs, réglage de tirs à longue portée guidés par des manœuvres d'avion, puis par des fusées de couleurs et enfin par la TSF). Il passe adjudant le 9 mai 1915 puis sous-lieutenant le 27 juillet 1916. Cette année-là, il est blessé à trois reprises mais, malgré cela, il veut passer dans l'aviation de chasse.

Toutes ses demandes pour y être affecté restant sans réponses, il s'adresse directement au commandant Barès, chef du service aéronautique au GQG (grand quartier général), venu en inspection à la C 10 sur le terrain de Marcelcave en Picardie. Celui-ci lui conseille d'aller caresser un Spad en stationnement et ajouta : « *Bientôt vous aurez le même* ».

Un an plus tard, le 12 mars 1917, il est affecté à l'escadrille N 73 commandée par le capitaine Deullin, passant ainsi à la chasse aérienne. Puis il passe au groupe de chasse n° 12, celui des Cigognes¹, qui est constitué des N 73, N 26 et N 103 équipées de Nieuport, escadrilles qui sont venues rejoindre la C 3 à Cachy dans la Somme. Il retrouve là Guynemer au grade de capitaine, déjà décoré de nombreuses médailles françaises et étrangères, et participe avec lui à différentes opérations aériennes et



en escorte lors de ses dernières victoires. Il est encore avec lui le 4 septembre 1917, à Paris, en visite aux usines Hispano-Suiza et Spad. Leurs conseils avisés sont bien accueillis par les constructeurs pour la mise au point des avions et en particulier pour "l'avion-canon" dont ils attendent la construction. Guynemer vient justement en prendre livraison pour l'expérimenter dans la Somme.

Au moment de son décollage au départ du Bourget, François Battesti a sauté sur la carlingue de l'avion pour donner l'accolade à son ami. Mais le 11 septembre 1917, Georges Guynemer disparaît « *en plein ciel de gloire* »... François Battesti n'apprend cette terrible nouvelle qu'à son retour de permission passée en Corse, plusieurs jours après.

Quelque temps plus tard, il se lie d'amitié avec Roland Garros. Ce dernier, après son emprisonnement et après plusieurs tentatives avait enfin réussi à s'évader. À peine rétabli, il tient à reprendre son activité de chasseur et rejoint la N 26 où Battesti l'accueille. Garros s'octroie une quatrième victoire le 2 octobre 1918. Hélas! Le 5 octobre il est abattu aux commandes de son Spad XIII au cours d'un combat aérien contre des Fokker D-VII. Dans son livre, François Battesti consacrera un chapitre à Roland Garros, il le terminera ainsi : « *Survivants de l'époque héroïque, n'oubliez pas le 5 octobre 1918... N'oubliez pas la vaillante "Cigogne" Roland Garros...* »

De son côté, François Battesti qui est promu lieutenant le 6 juillet 1917, enchaîne les victoires aériennes. En 18 mois, sept victoires lui sont reconnues :

- le 24 avril 1917 à Sainte Croix,
- le 4 juillet 1917 à Berry au Bac,
- le 12 novembre 1917 en forêt d'Houthulst,
- le 22 mai 1918 à Bouleaux,
- le 12 juin 1918
- le 16 juillet 1918,
- le 29 octobre 1918 à Laon.

Ses mérites sont récompensés par plusieurs décorations dont la Croix de Guerre et la Médaille militaire. Le 5 janvier 1918 le lieutenant Battesti est fait chevalier de la Légion d'honneur avec la citation suivante : « *Officier magnifique d'audace et d'allant, il s'est distingué comme pilote d'un corps d'armée, exécutant sur les lignes allemandes de nombreux réglages à longue portée et des missions à basse altitude malgré la présence d'avions ennemis. Passé à l'Aviation de Chasse à sa demande, livre chaque jour de durs combats et fait preuve du plus bel esprit offensif. A abattu plusieurs avions ennemis qui se sont écrasés dans leurs lignes en particulier le 4 juillet et le 12 novembre 1917* ».

En matière d'aviation, François Battesti est aussi un pionnier. Il obtient ses brevets de pilote civil et militaire parmi les tout premiers délivrés et, tout au long de sa carrière, il s'intéresse à l'évolution de cette arme



À droite, l'adjudant François Battesti en 1916 en compagnie du capitaine Marcel Roger de la SPA 124.

nouvelle. Il contribue au perfectionnement de la reconnaissance aérienne, dans un premier temps en transmettant ses observations par des mouvements d'ailes de son avion, puis par le tir de fusées de couleurs différentes et enfin par l'utilisation de la TSF. Pilote d'essais avant l'heure, il pilote différents types d'appareils nouvellement construits et, en compagnie de Guynemer, conseille les constructeurs d'avions afin qu'ils puissent apporter des améliorations aux performances des aéronefs militaires. François Battesti démontre également ses qualités de pilote de chasse, réussissant à remporter sept victoires aériennes en très peu de temps. Enfin, il laisse à la postérité des témoignages marquants sur la façon de vivre des pionniers de l'aviation et accomplit un devoir de mémoire en écrivant un véritable document historique, *Les Cigognes de Brocard au Combat*.

Sa carrière d'aviateur ne s'arrête pas après la Grande Guerre. Il est détaché à l'escadre de combat n° 1 du 10 janvier 1919 au 1^{er} octobre 1919 puis il prend le commandement de la SPA 95 à compter du 31 décembre 1919.

Avec les autres as corses de la Grande Guerre que sont le lieutenant Jacques Ortoli (11 victoires) et le sous-lieutenant Jean Hyacinthe Casale (13 victoires), François Battesti mérite de figurer au Panthéon des aviateurs d'exception. ■

1- Chaque unité a son insigne avec la cigogne dans une position de vol différente d'où le nom d'escadrille des Cigognes.