

Chroniques

LE DERNIER VOL DE LA GUERRE 11 NOVEMBRE 1918

Onze novembre 1918 ! Cinq heures du matin, à Rethondes, après de longues heures de pourparlers, les plénipotentiaires des pays belligérants avaient apposé leurs signatures sur le document mettant fin aux hostilités. Le texte stipulant que les combats devaient prendre fin six heures après la signature, c'est donc vers onze heures seulement que le feu cesserait sur tout le front. En attendant, en de nombreux points, les armes continuaient à se faire entendre et des hommes tombaient...

Sur le terrain d'aviation de Tergnier, à environ 40 km du carrefour où avait lieu la rencontre, trois officiers : le capitaine Bignon, le lieutenant Puybaudet et le lieutenant Minier attendaient...

En effet, depuis le 8 novembre, le capitaine Bignon, commandant l'escadrille Breguet 35, rattachée au 20^e Corps d'armée, prévenant le lieutenant Minier qu'il devait faire désarmer son avion, lui avait transmis cet ordre : « Vous êtes à la disposition du Grand Quartier Général, il se pourrait que vous ayez à transporter au-delà des lignes des plis ou des parlementaires. Il importe donc que votre avion soit prêt à prendre l'air à tout instant, vous-même ne devez vous absenter sous aucun prétexte ».

Le mécanicien, complètement décontenancé, avait immédiatement procédé au démontage des mitrailleuses et, conformément aux instructions, placé de grandes flammes blanches à l'extrémité des ailes.

Le 9 novembre, un ordre de mission signé du général Debenedy, commandant la Première Armée, précisait le nom du parlementaire à transporter : le capitaine Von Geyer, ainsi que le lieu de l'atterrissage : Morville, près de Dinant, en Belgique. Sur ce terrain étaient stationnés, peu de temps auparavant, des avions géants allemands, auteurs de nombreux raids nocturnes sur des villes françaises.

L'avion préparé, l'attente commença... Tous les autres pilotes effectuaient leur travail quotidien ; seul le lieutenant Minier restait au terrain à attendre un ordre qui ne venait toujours pas... Soudain, dans la nuit du 10 au 11 novembre, le téléphone sonna dans la tente sous laquelle les trois officiers se reposaient, le capitaine Bignon, prenant l'appareil avait poussé une exclamation : « Ah ! Bravo ! », puis crié à ses compagnons : « C'est fini, les enfants, l'Armistice est signé... ! ». Et, s'adressant au lieutenant Minier : « Un parlementaire allemand vient du Grand Quartier Général, vous partirez avec lui dès son arrivée, prenez vos dispositions ».

A l'aube, un épais brouillard régnait, rendant la visibilité très mauvaise ; malgré cela, les portes des hangars furent ouvertes et l'avion, un « Breguet XIV », sorti de son abri et mis en position de départ. La nouvelle, vite répandue, de la venue d'un parlementaire ennemi, provoqua la curiosité de tous les équipages présents sur le terrain qui, désireux de l'apercevoir, s'approchèrent... Leur attente ne fut pas déçue ; vers 7 h 30, une automobile du Grand Quartier Général arriva. Un officier allemand, accompagné par un capitaine de gendarmerie, en descendit. Accueilli par le capitaine Hely d'Oïssel, commandant le secteur, et le capitaine Bignon, qui lui présentèrent son pilote, le capitaine Von Geyer se dirigea en compagnie de celui-ci vers l'appareil dont le moteur tournait au ralenti. Le lieutenant Minier offrit à son passager une combinaison fourrée et un bonnet d'aviateur mais celui-ci préféra garder son manteau dont il avait relevé le col, et sa haute casquette qu'il enfonça profondément « j'ai déjà beaucoup volé, tout ira bien ainsi » dit-il.

Des mécaniciens, cachés dans un Bessonneau, ont pris à ce moment les seules photographies de ce vol historique, photographies publiées par l'Illustration des 16 et 23 novembre 1918.

Après quelques mots de remerciements aux officiers qui l'avaient accompagné, le capitaine Von Geyer s'installa à la place de l'observateur et ce fut le départ de l'équipage franco-allemand.

Voici comment le lieutenant Minier raconte ce que fut le vol.

(1) L'avion en question, piloté par l'adjudant-chef Thabaud, emmenant le lieutenant Pouzin comme observateur, était un appareil de l'escadrille Breguet 202, désigné par l'Etat-Major de l'Armée pour faire le jalonnement du front. Perdu dans le brouillard, l'équipage dut se poser en campagne et fut fait prisonnier. Ces deux derniers prisonniers de guerre furent libérés le lendemain puis conduits en voiture jusqu'aux premières lignes, leur appareil ayant été confisqué par les autorités militaires allemandes.

« Le plafond s'était un peu élevé depuis le matin et je pus monter à 800 mètres environ pour me conformer aux indications de mon ordre de service. En approchant des lignes, je trouvai la pluie et des nuages beaucoup plus bas. Il fallait descendre et c'est à peine à 300 mètres que je franchis les lignes. Pas un coup de canon, pas un coup de fusil ne saluèrent mon passage comme à l'habitude. Etais-je protégé par les grands fanions blancs qui flottaient au bout de mes mâts ou bien l'ennemi, trop occupé à battre en retraite, ne prenait-il pas la peine de tirer sur cet avion qui le survolait aussi bas ? Je ne sais, mais c'était pour moi un véritable plaisir de regarder sur toutes les routes les interminables convois remontant vers le Nord.

« Bientôt, il m'apparut que je n'étais plus très loin de Morville, point d'atterrissage qui m'était assigné. C'est alors que se place un incident qui faillit bien compromettre le sort de ma mission.

« Tandis que je m'efforçais de découvrir le camp d'aviation dans un horizon fort limité (je n'étais plus qu'à 150 mètres de hauteur), je m'aperçus tout à coup qu'un avion volait dans ma direction. Mon passager me le signala en me tapant sur l'épaule. Je me mis à le suivre, pensant qu'il s'agissait d'un avion allemand venu à notre rencontre pour nous indiquer le sens d'atterrissage sur le terrain, mais, au lieu de se laisser approcher, l'appareil inconnu fuyait devant moi et, en quelques minutes, me fit sortir de ma carte que j'avais délaissée. Lorsqu'il m'eut suffisamment repéré, il s'approcha et je reconnus alors un avion français. Que faisait-il en ces lieux ? Je l'ignore encore (1).

« Voyant que ce n'était pas le guide que je supposais, je tentai de reconnaître ma route à la boussole, mais je me trouvai tout à coup au-dessus d'une ville importante, toute semée de cheminées d'usines et de crassiers de mines. Rien, dans la direction que j'avais à suivre, ne laissait prévoir cela et, m'apercevant que je m'étais égaré, je me disposai à atterrir après avoir fait quelques tours pour rechercher un terrain propice. Je réussis alors à me poser en bordure des faubourgs, près d'un puits de mine. A peine mon avion était-il arrêté qu'il fut entouré par une foule immense de femmes, d'enfants et de mineurs, à qui mes évolutions à basse altitude avaient permis de reconnaître les cocardes tricolores. Le premier qui s'approcha en courant reconnu à l'arrière l'officier allemand et resta figé à quelques mètres de l'avion sans oser avancer. La foule qui venait derrière lui marqua, elle aussi, un temps d'hésitation. De mon siège, je demandai : « Où sommes-nous ici ? ».

« Au lieu de me répondre, l'homme se tourna vers les autres et cria : « C'est un Français ! ». Ce fut alors inimaginable. La joie de toute cette foule explosa. Les coiffures volaient en l'air, tous criaient : « Vive la France ! ». Des femmes s'approchaient en pleurant et j'eus grand peine à obtenir les renseignements que je désirais, tant les questions se pressaient et se croisaient.

Derrière moi, mon passager restait impassible mais il était très pâle !

« Après force palabres, je parvins enfin à trouver un homme qui connaissait suffisamment la région, me dit que j'étais à Charleroi, et m'indiqua la direction approximative de Morville. Le capitaine Von Geyer me tendit alors une carte routière de la France et de la Belgique qu'il avait dans sa poche et je repris mon vol.

« Je volais à nouveau depuis quelques minutes lorsque mon moteur se mit à baisser de régime et à cracher d'énormes flammes rouges. Il m'était impossible de continuer sans risquer l'accident et c'est la rage au cœur que je fus contraint d'atterrir, désespérant de mener à bien ma mission et décidé à confier mon passager à une automobile qui l'emmènerait à destination. Ce second atterrissage de fortune, une fois encore, se passa bien et je pensai que j'étais vraiment servi par la chance.

« Ayant découvert la panne, je réussis à réparer et, après un nouveau décollage, je repris ma direction et déposai bientôt mon passager sur le terrain de Morville où un officier d'état-major l'attendait dans une puissante voiture.

« Ma mission était accomplie et ma joie était grande ; toutefois, mes déboires n'étaient pas terminés. Pendant que mon passager quittait l'appareil, l'officier qui l'attendait m'invita aimablement et en excellent français à descendre pour me reconforter avant de prendre le chemin du retour. Je déclinai courtoisement son invitation, lui disant que j'avais ordre de rejoindre sans délai. Le capitaine Von Geyer me remercia alors de l'avoir transporté et me pria de transmettre sa gratitude au commandant du secteur et au chef d'escadrille qui l'avaient accueilli sur le terrain de Tergnier ».

Le voyage de retour de cette mission unique, déjà fertile en incidents malgré la distance relativement courte, ne devait pas se passer sans nouveaux ennuis. En effet, après avoir attendu que la voiture emportant le capitaine Von Geyer vers Spa, où se trouvait le Grand Quartier Général allemand, ait quitté le terrain, le lieutenant Minier voulut reprendre son vol en direction de Tergnier mais le moteur de son appareil, qui tournait au ralenti depuis un bon moment, s'arrêta.

Pendant plus de deux heures, aidé par les quelques mécaniciens allemands encore présents sur le terrain et qui n'avaient pas l'habitude de ce moteur, il dut procéder aux mises au point nécessaires et assurer lui-même la mise en marche. Après avoir indiqué le fonctionnement des diverses commandes du moteur à un jeune mécanicien alsacien parlant couramment le français, il l'installa au poste de pilotage. Malheureusement une fausse manœuvre de son aide bienveillant provoqua un retour. Le poignet droit foulé, notre pilote dut renoncer à partir et fit abriter son appareil dans un immense hangar où restaient deux ou trois bombardiers « Friedrichshafen » indisponibles.

Par l'intermédiaire du mécanicien alsacien, devenu interprète, il demanda à l'officier commandant le détachement de faire prévenir le Grand Quartier Général français, qui avait été avisé de son arrivée, de l'impossibilité où il se trouvait de repartir, et pendant que le

mécanicien démontait les bougies, il se prépara pour la nuit.

C'est sur un lit de camp placé dans le hangar, auprès de son avion, qu'il passa cette première nuit de paix ! Elle fut très longue, il ne put trouver le sommeil et c'est au bruit des pas des sentinelles allemandes arpentant le vaste hall qu'il lut, pour prendre patience, les quelques ouvrages prêtés par la fille du bourgmestre.

Le jour arriva enfin, on lui apporta du café et il eut la joie de pouvoir faire repartir son moteur.

Le voyage de retour, accompli dans un ciel où la paix régnait enfin après plus de quatre années de durs combats, fut sans histoire. Peu de temps après avoir quitté Morville, le lieutenant Minier se posait sur le terrain de Tergnier, distant environ de 130 kilomètres, où ses camarades, inquiets, se demandaient ce qu'il était devenu.

A. BENARD

(Article paru dans CAP 123, N° 127)

COMMUNIQUE

REUNION A SALON DE LA PROMOTION DARTOIS (1952)

Une réunion de la promotion DARTOIS sera organisée à Salon le 30 septembre 1977.

Les anciens élèves de cette promotion qui n'auraient pas reçu la circulaire diffusée au mois de juin sont priés d'entrer en contact avec le lieutenant-colonel CEILLIER, Directeur de l'enseignement, Ecole de l'Air, 13661 SALON-DE-PROVENCE CEDEX.