

HISTOIRE – TRADITION – NOSTALGIE

LES AILES DANS LA BATAILLE (1916)

par Daniel GRALL

1916, le Front de VERDUN

ON NE PASSE PAS

LE SERMENT DE VERDUN

Début 1916 la grande guerre s'était figée, les nations en guerre tiraient sur leurs dernières réserves en hommes et en matériels. Leurs ressources financières étaient devenues quasiment nulles. Les états en guerre s'endettaient jusqu'au cou, luttant pour arracher cette victoire décisive qui continuait à leur échapper.

Pour le Kaiser, la solution fondamentale demeurait posée comme ceci : Comment obtenir la percée tant recherchée sur le front occidental, étant convaincu que la guerre ne pouvait être gagnée ou perdue qu'à cette condition.

Fakkenhayn, généralissime des armées du Kaiser, persuadé par l'idée que seule une offensive retarderait le moment où la France et l'Angleterre auraient la supériorité en matériel. Il supposait que si la France tombait, la Russie à son tour serait amenée à céder et forcément poussée à demander la paix. Alors l'Angleterre, isolée, ne serait plus en mesure de poursuivre seule la lutte et se dégagerait du conflit. Selon cette théorie, pour Fakkenhayn, la grande affaire était donc de savoir où porter un coup décisif et crever irrémédiablement notre front. Couper notre corps de bataille en deux tronçons pour mieux les détruire, et venir ensuite cueillir Paris.

En attaquant à Verdun, il dispose d'un secteur boisé pour dissimuler canons et troupes desservies par quatorze voies de communications, (chemins de fer) les troupes françaises de deux voies seulement (Sainte Ménéhault-Verdun et Bar le Duc-Verdun)

La région fortifiée de Verdun (R.F.V.) est défendue par le Général Herr, Gouverneur de Verdun qui dispose de 11 divisions (Joffre, 26 en réserves générales) .

La zone avait été aménagée en réseaux imperméables par la construction de plusieurs forts, (Douaumont, Vaux, Tavannes etc...) confiées au général Séré de Rivières, Directeur du Génie au Ministère de la Guerre pour compenser la perte de notre défense naturelle que constituait la ligne des Vosges suite à la nouvelle frontière imposée par le traité de Francfort du 10 mai 1871.

À l'aube du 21 février, sur un secteur principal de 12 kms de front, 34 bataillons français appuyés par 270 canons pour la plupart quasi obsolètes pour faire face et recevoir le choc de 72 bataillons allemands soutenus par 850 pièces d'artillerie dont une majorité de lourde.

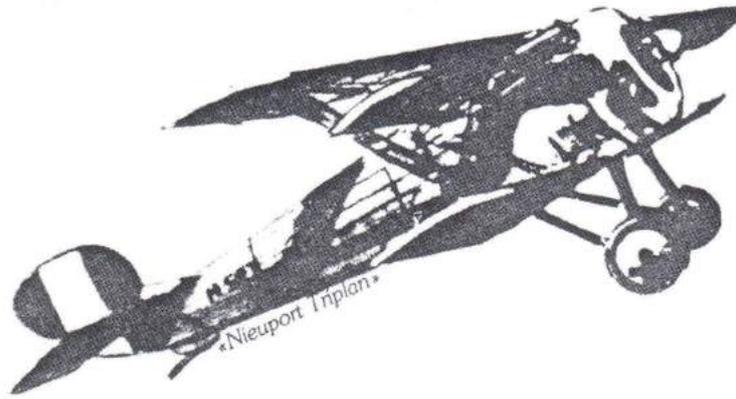
Tout explose, les arbres sont déracinés, les abris ensevelis ... le Trommelfuer (bombardement d'anéantissement) a commencé et avec lui la plus grande bataille de l'Histoire.

Malgré le déséquilibre des forces, les Allemands sont bloqués. La théorie du hachoir a échoué. Le 26 février à 0 heure, Joffre, nommé Pétain, commandant de la IIème Armée et du front de Verdun. Les forces sont réorganisées. Le principe de la rotation des divisions engagées sur le front de Meuse est mis en place. Au fil des jours, Bar-le-Duc est devenue la plaque tournante de la bataille, assurant le ravitaillement en vivres et en matériels de toute nature et la rotation des troupes faisant de cette route, une voie salvatrice, devenue pour l'histoire « la voie sacrée ». La noria de 3 500 camions transporte chaque semaine quelque 90 000 hommes et 50000 tonnes de matériel et parcourt ainsi un million de kms, soit 25 fois la circonférence de la terre. L'effectif qui lui est attaché est d'environ 8500 hommes (chauffeurs et territoriaux.)

1916, les ailes dans la bataille



Formation de Breguet 14

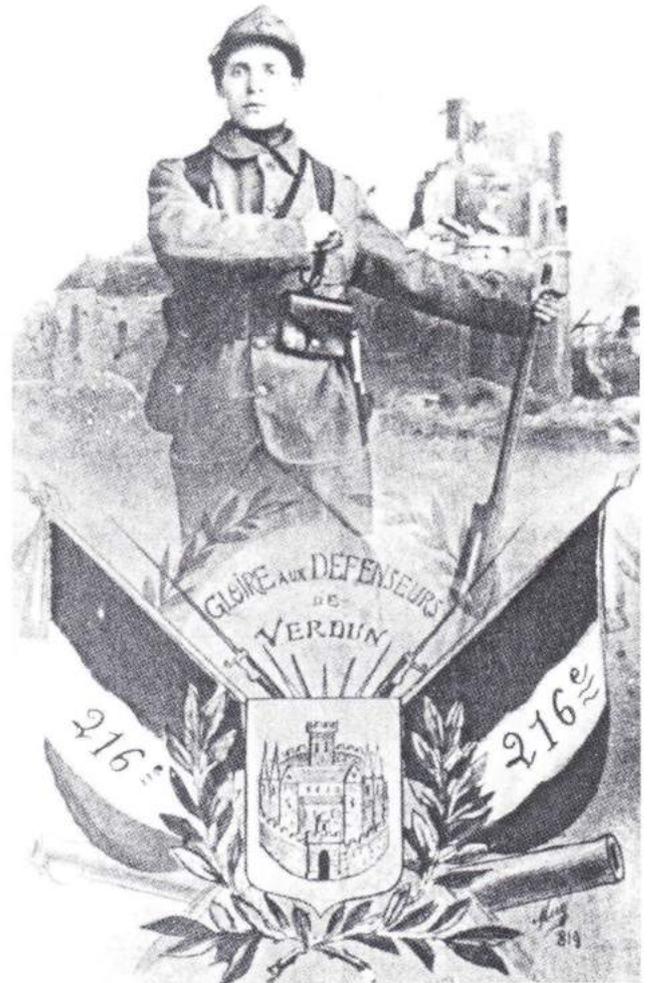


HISTORIQUE DE LA VILLE DE VERDUN

Située sur les hauts de Meuse, au débouché des anciennes voies de communications romaines de Reims et Metz, de Neufchâteau à Luxembourg, puis vers Coblenze. Elle contrôle et barre le passage de la Meuse. Le site de Verdun comprend la ville haute avec la citadelle, la cathédrale, et l'évêché.

De forteresse gauloise au III^{ème} siècle avant Jésus-Christ, devient cité romaine au III^{ème} siècle après Jésus-Christ, puis évêché au IV^{ème} siècle comme Metz et Toul, suppliciée une première fois par Attila vers 450, qui la détruit. Annexée par Clovis en 496, elle subira les aléas de l'Histoire. En 840, le fils de Charlemagne, Louis 1^{er} le Pieux décède. Ses fils : Charles II le Chauve, roi de France, Lothaire 1^{er}, empereur d'Occident, et Louis le Germanique se déchirent.

Lothaire 1^{er} (795-855) qui voulu garder l'intégralité de l'empire pour lui même, se vit imposer un partage par ses frères et reçut la Lotharingie, (Lorraine) au traité de Verdun en 843. La Lotharingie devient sujet de discorde et de lutte entre la France et la Germanie. En 1552, Henri II, roi de France, après s'être uni aux protestants allemands, s'empara facilement des trois évêchés, Metz, Toul et Verdun. Ils sont définitivement rattachés à la France en 1648, par le traité de Westphalie. Pour autant, Verdun, avec l'Alsace et la Moselle demeureront un théâtre de lutte. En 1792, la ville est encerclée et bombardée par le duc de Brunswick, elle sera libérée par Kellermann, et les prussiens contraints à la retraite. La défaite de 1870 replace la ville sous administration allemande. Elle sera à nouveau libérée en 1873 après paiement de cinq milliards à l'Allemagne.



1916, les Cigognes à Verdun

Au Trossel, le 21 février, la II^{ème} Armée dispose de six escadrilles et de plusieurs compagnies d'aérosciers. Le 28 février, Pétain ordonne au commandant de Rose : Balayez-moi ce ciel je suis aveugle.

A cette même date la suprématie de l'aviation Allemande est manifeste, 270 appareils pour 150 aux Français dont la plupart se trouvent techniquement dépassés avec des Caudron G.3, de Maurice Farman, et des Nieuport, face aux Fokker E. III équipés de mitrailleuses Maxim, ce qui entraîne de graves conséquences dans la conduite de la bataille par manque de renseignements sur des positions et les attaques et aussi sur les mouvements de troupes ennemies.



Le 2 mars, 70 avions de chasse se posent près de Verdun... !



La II^{ème} Armée, est aveugle sur le front de Meuse. Depuis le 21 Février, l'ennemi détient ici la maîtrise du ciel. Une réorganisation de l'aviation s'impose. Un commandant inamovible est affecté à chacun des secteurs (cinq) de l'armée du Centre, et, dès lors, la tendance s'inverse. La chasse française est rassemblée dans la région de Bar-le-Duc, au terrain de Vadelaincourt. Son commandement est confié à un chef de grande valeur : le Cdt de Rose. Sa tactique : Rendre libre le ciel pour permettre l'observation aérienne, empêcher l'ennemi d'approcher du

front en occupant sans relâche le ciel par des roulements d'escadrilles en patrouilles avec sectorisation de l'espace aérien, favoriser les sorties solitaires des « As » de la chasse. Tous sont au rendez-vous : Guynemer, Nungesser, Chaput, Deullin, Navarre (les frères), Beauchamp, Boillot, et le capitaine Brocard. L'escadrille N° 3 « les Cigognes », est engagée dans la bataille depuis la mi-mars, ses pilotes attaquent par surprise, tous se distinguent particulièrement par leurs nombreuses victoires. Ainsi, terriblement craints, les avions allemands se hasardent peu dans le ciel de Verdun.

Escadrilles françaises



1916, les Cigognes à Verdun



La cocarde anglaise a le rouge au centre

Allemagne, 15 mars

Les avions anglais ont enfin un signe distinctif, mais il est très facile de le confondre avec celui qui décore les appareils français. Anonymes jusqu'à présent, les Britanniques couraient le risque d'être pris pour cibles par les alliés. Leur choix s'est donc arrêté sur une cocarde tricolore avec le rouge au centre au lieu du bleu chez les Français.



COCARDE ANGLAISE



COCARDE FRANÇAISE

Chelm, 21 juin

Une panne de moteur a mis un terme à l'incroyable exploit du Lieutenant Anselme Marchal. Après avoir fait spécialement équiper un Nieuport II pour tenir l'air quatorze heures, Marchal s'est envolé hier soir de l'aéroport de Nancy en direction de l'Allemagne. A trois heures du matin, il est passé au dessus de Berlin, où il a jeté une pluie de tracts, puis il a continué sa route vers la Russie. Malheureusement, une panne l'a obligé à atterrir près de Chelm, à moins de cent kilomètres de la frontière. L'aviateur a été fait prisonnier. Avec son appareil, Marchal a couvert 389 kms de plus que le précédent record du monde officiel de la distance.

Berlin survolé par un aviateur français



De Nancy à Chelm via Berlin, Anselme Marchal a parcouru 1 410 km.

Missions spéciales Aériennes

Adj Jean Navarre, pilote de la M.S 12 (coll Serv ; Hist A.A.)



On pourrait imaginer que les « missions spéciales » sont affaires de stratégies récentes, (voire au plus liées à la guerre 39/45) à croire les actualités télévisuelles qui nous informent et nous relatent à leurs manières les conflits armés qui se déroulent ici et là, aujourd'hui, de par le monde. Il est indéniable que le second conflit mondial a particulièrement développé cette « arme » et de l'intégrer aux opérations militaires dans toutes ses composantes.

La règle d'or : Savoir, sans le faire savoir, mais tout mettre en œuvre pour collecter discrètement les renseignements nécessaires pour pénétrer la stratégie et les intentions de l'ennemi. Leurrer au possible ses plans de manœuvres, saboter ses installations, infiltrer ses lignes et noyauter ses réseaux de transmissions, etc....

Ces missions spéciales tels les S.A.S. largués dès le 5 juin 44 sur la Bretagne, pour contrer et retarder la remontée des troupes ennemies vers le débarquement du lendemain 6 juin,

ne sont que les héritières des opérations lancées dès 1914 à la demande du G.Q.G., qui consistait à déposer par avion en territoire ennemi ou en arrière des lignes un agent de renseignement ou d'exécution, pour le récupérer quelques jours plus tard par le même pilote en un lieu convenu par eux..

C'est le groupe de chasse des Cigognes (G C 12) qui détient le record des ces missions spéciales. L'adjudant Jules Védrine, de l'escadrille 33, en effectua sept, dont trois avec récupération en plein jour de l'agent.

L'adjudant Jean Navarre, de la M S. 12 et escadrille 67, en effectua trois.

Le Sous-Lieutenant Paillard également trois et Georges Guynemer (escadrille 3) en effectua deux.



Adj Jules Védrine (Coll serv. Hist ; A.A.)



Les missions spéciales étaient particulièrement risquées : franchir les lignes ennemies, atterrir sur des terrains peu ou pas adaptés, et non reconnus, de plus, parsemés d'embûches par des obstacles ignorés, bref, tous les « ingrédients » potentiels pour compliquer à l'extrême un atterrissage déjà périlleux.

Puis après cela il faut accomplir la mission pleine d'autres périls pour l'agent en action de renseignement, de sabotage ou de destruction, et puis, après tout ça, à nouveau tenter de rentrer comme on le pourra.

Ces missions étaient effectuées par des volontaires, recrutés par le 2^{ème} bureau.

Les pilotes tels Jean Navarre, Georges Guynemer, Jules Védrines, René Bodin, et bien d'autres étaient recrutés aussi bien dans les escadrilles de chasse ou d'observation, y compris dans les escadrilles alliées.

En ce qui concerne les agents, le 2^e bureau et l'état major exigeaient d'eux une parfaite connaissance géographique de la région où ils allaient circuler. Ils pouvaient être des civils, des militaires du génie ou de l'artillerie, cependant, la majorité d'entre eux étaient des douaniers.

Leur formation était confiée au 2^{ème} bureau ainsi qu'au commissariat spécial de sûreté, sous

l'autorité des chefs du service aéronautique des 5^e et 6^e Armées. Quelques missions réussies.

- Mission du douanier Emile George ; faire sauter la voie ferrée Busigny-Bohain.
- Mission du douanier Lassaret : faire sauter le viaduc de Charleville-Mézières.
- Mission de Cne Evrard : faire sauter la ligne de chemin de fer Givet-Fumay etc....

Georges Guynemer avec Hatin de la Spa 3 (coll ; Sev.Hist.A.A.)

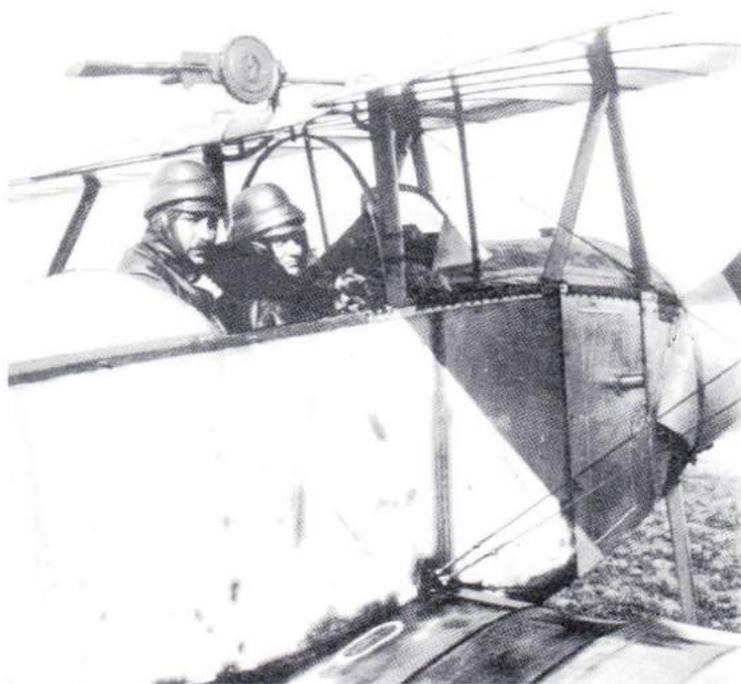
L'équipement type d'un « missionnaire »

Lors du départ, l'agent emportait pour les besoins de sa mission divers objets en relation avec celle-ci : sabotage, renseignements, autre...

L'équipement basique comprenait une boussole, un revolver, un couteau à cran d'arrêt, une lampe électrique, de la monnaie allemande, la traditionnelle pince universelle, et surtout les pigeons voyageurs.

Pour le sabotage, de la mélinite, des détonateurs, des pétards, des équipements de fixation, s'il s'agissait de rails de chemin de fer. A cela, il ajoutait des provisions. Durant le vol il était préférable de voyager en tenue militaire. Tout civil à sa descente d'avion était fusillé sur le champ.

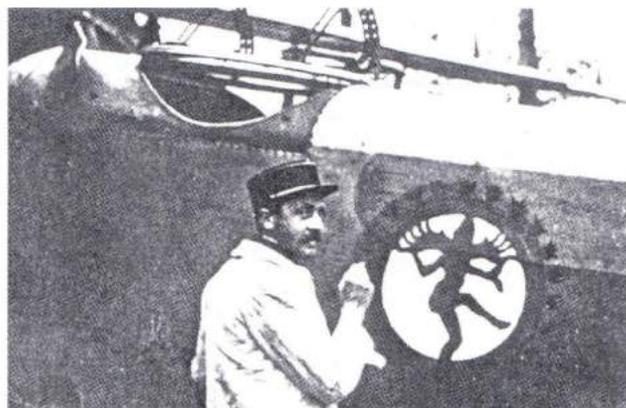
Pour le renseignement il était doté de six pigeons voyageurs. Ils étaient lâchés deux par deux pour plus de sécurité.



1914-1918 INSIGNES D'ESCADRILLES

Les insignes d'unité s'ajoutant aux marques distinctives officielles et réglementaires sont nés dans l'Aéronautique française, pour, de là gagner toutes les Armes. La conception est totalement libre puisque aucun règlement n'a prévu ce cas souvent le choix de l'insigne est une prérogative du commandant d'escadrille premier nommé à la création d'une nouvelle unité, mais il est à noter que l'idée est suggérée par l'un ou l'autre des pilotes et le dessin dû au plus habile mécanicien de l'unité.

Mécanicien de l'escadrille B.R peignant l'insigne de l'unité



La section technique, les moteurs

La section technique est détachée du Service de la fabrication aéronautique, en 1916. Dirigé par le Colonel Dorand, elle était divisée en plusieurs services et chacun d'eux était responsable d'une catégorie de matériel : avions, moteurs, armements, équipements, ingrédients, etc...

Les moyens d'essais au sol étaient des plus réduits ; pendant toute la guerre les Français n'ont disposé que d'une soufflerie, celle que Gustave Eiffel avait installée à Auteuil en 1910. A l'époque c'était l'une des plus modernes du monde. Grâce à ce grand savant, ils ont pu bénéficier ainsi d'un outil performant et profiter de sa compétence incomparable à l'époque. Cette soufflerie a permis d'étudier et d'élaborer à la fois des formes de bombes, des profils d'ailes, des hélices, des formes de radiateurs, leur faisant faire de réel progrès dans les multiples domaines de la pénétration dans l'air, avec l'amélioration du C.X, de la portance, de la traînée, etc .. Bref tout ce qui petit à petit, fonde les lois de l'aérodynamique.

Montage d'un moteur en étoile Canton-Unné à l'usine Salmson

C'est dans le domaine des moteurs que la France se révélera la plus compétitive, avec une production de 86 900 moteurs neufs produits au 11 novembre, se garantissant ainsi un important stock de rechange et se permettant même d'en fournir 24 500 à ses alliés

(dont quelques 13 000 à la Grande Bretagne).

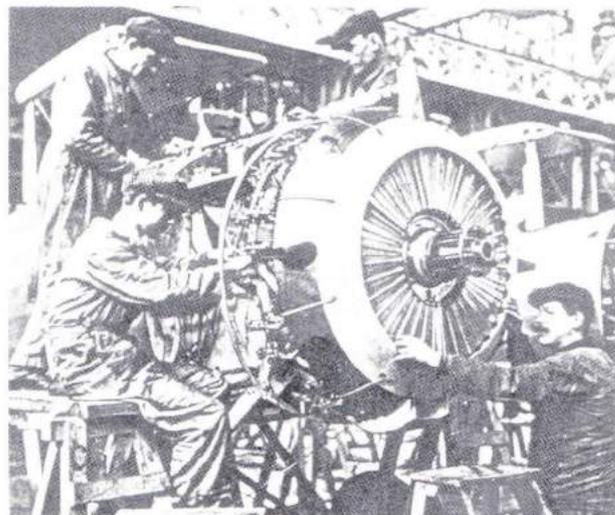
Les moteurs français les plus construits : l'Hispano 200-220 ch (ch à l'époque au lieu de c.v. aujourd'hui) : 20300 auxquels s'ajoutent les fabrication sous licence, le Rhône 110 ch rotatif : 9600, le Gnome 80 ch : 8700 et le Clerget 130 ch : 6 300. Comparativement, la production Britannique est de 4 330 pour le B.H.P. de 250 ch et 1 600 exemplaires pour le Rolls-Foyce Falcon de 190 - 220 ch.

Au delà de la production, c'est dans le domaine des performances que la France a le mieux réussi. On le doit au Capitaine Martinot - Lagarde qui sut imposer en priorité les critères de puissance et de légèreté (de 1.35 à 1.65kg/ch contre 1.85 à 2.18 kg/ch pour les moteurs allemands) avant tout autre considération et qui soumit les moteurs à des longs

On ne pouvait raisonnablement pas quitter l'année 1916 sans faire un clin d'œil à la mécanique, l'âme et le creuset de notre école, et au souvenir de sa création, cette même année près de Bordeaux, au camp Guynemer, sous le nom de centre de perfectionnement des spécialistes de l'aviation. Pourquoi en 1916 ?

Il faut savoir que la production mensuelle des moteurs était de 40 en août 1914, de 1560 en août 1916, et de 4300 en août 1918. Il fallait donc une formation homogène de mécaniciens, au lieu de s'en tenir aux spécialistes de marques et types de moteurs. Dans ce gigantesque tumulte mondial des nations en guerre, l'aviation était dans la bataille, les mécaniciens aussi. Tous le savent, mais il était de notre devoir de le rappeler.

Montage d'un moteur en étoile Canton-Unné à l'usine Salmson



essais au sol. (10 heures en 1914, 50 h en 1916, et 100 h en 1918) La France avait une maîtrise absolue dans le domaine des moteurs rotatifs Gnome, le Rhône et Clerget, qui compte tenu de la force centrifuge avaient la meilleur adéquation poids/puissance à 200 ch. Ils étaient très sûrs et légers. Les Allemands ont même copié le moteur Rhône, en lui donnant la version dite Oberursel du nom de la ville où il était construit.

(Bibliographie : *histoire de l'Aviation Militaire Française*).

• Insigne personnel de Charles Nungesser.
(Insigne original peint sur la toile de son appareil.)

• Insigne de la S.P.A. 103.
Cet insigne authentifié par la signature de René Fonck est celui d'un appareil affecté à notre as des as.



• Insigne de la S.P.A. 3
tel qu'il se présente sur le Spad VII
« Le Vieux Charles » de Georges Guynemer.
(Collection Musée de l'Air et de l'Espace.)



•• Escadrille 11 (observation)
La cocotte rouge,
insigne de cette escadrille,
est aussi l'insigne personnel
du commandant Vuillemin,
qui l'a conservé
tout au cours de sa carrière.
(Toile de 1918 représentant l'insigne.)

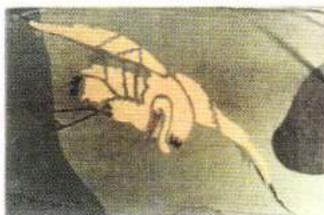


Insigne personnel ••
du capitaine de Rose.
(Toile de 1918 représentant l'insigne.)

• S.P.A. 48 (chasse).



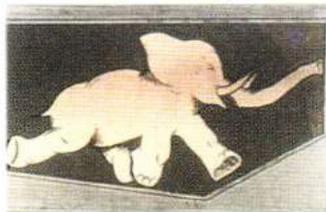
• S.P.A. 73 (chasse).



• S.P.A. 94 (chasse). La mort qui fauche.

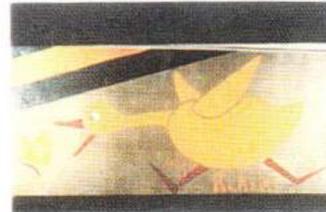


• S.A.L. 28 (observation).



• B.R. 221 (observation).

• B.R. 224 (observation).



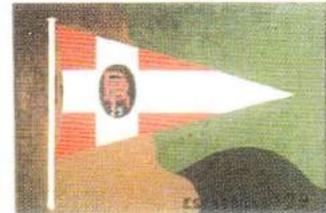
•• V.B. 101 (bombardement).



•• M.F. 25 (bombardement).



•• M.F. 29 (bombardement).



• Les insignes proviennent de la découpe de toiles de fuselages effectuée par les pilotes à titre de souvenirs.
(Collection Musée de l'Air et de l'Espace.)