

# LES AS

## DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE



MUSÉE SAFRAN



#### Comité scientifique :

Général Bertrand de Lacroix de Vaubois, Président de l'association Les Vieilles Tiges ; Colonel Pierre-Alain Antoine, représentant l'Association des Pilotes de Chasse ; Général René Perret, Président de l'Association d'entraide aux Aviateurs blessés en Service aérien, Veuves, Orphelins et Ascendants « les Ailes Brisées » ; Monsieur Christian Tillati, Conservateur du Musée de l'Air et de l'Espace ; Monsieur Patrick Facon, historien et directeur de recherches au Service Historique de la Défense/Air ; Monsieur Jacques Martin, dessinateur et scénariste

#### Remerciements :

Monsieur Jean-Pierre Grassi (Musée Safran) ; Monsieur Michel Fiquet ; Monsieur Daniel Toldo ; Monsieur Robert Bouvier ; Monsieur Frantz Malassi ; Monsieur Dominique Praud ; Madame Johanne Berlemont ; Mademoiselle Odile Charbonneau ; Mademoiselle Anne-Sophie Pottier ; le Musée de la Grande Guerre du Pays de Meaux.

**Crédits photo :** Service Historique de la Défense, département de l'Air - Musée de l'Air et de l'Espace - Musée Safran

**Illustrations :** Les voyages de Lefranc, L'aviation T2 et 3, de Jacques Martin et Regric (éditions Casterman)

**Textes :** Office National des Anciens Combattants et victimes de guerre - Département de la mémoire combattante

**Financement :** Office National des Anciens Combattants et victimes de guerre - Bleuet de France - SAFRAN

**Maquette et Impression :** CIPS 01 41 02 01 94



## *Mémoire et solidarité'*

L'Office National des Anciens Combattants, héritier de trois précédentes structures consacrées aux mutilés, aux réformés, aux Pupilles de la Nation puis aux combattants, trouve ses origines pendant la Première Guerre mondiale.

Il a traversé un XX<sup>ème</sup> siècle troublé, se consacrant à la **défense des intérêts matériels et moraux de ses ressortissants** : anciens combattants, déportés, résistants, Pupilles de la Nation et victimes d'attentats.

Aujourd'hui l'ONAC est présent dans chaque département français, il **sensibilise** les jeunes scolaires et le grand public au devoir de mémoire. Les vecteurs sont variés : **rencontres intergénérationnelles, expositions, pièces de théâtres, voyages, concours, etc.**

Plus que jamais, l'ONAC continue de transmettre **les valeurs de Mémoire et de Solidarité** au service de la Nation.



## SAFRAN

Le 6 juin 1905, Louis Seguin et ses frères créent **la société des Moteurs Gnome** dont l'un des objectifs est de fabriquer des moteurs pour aéronefs. En 1909, leur **moteur rotatif** révolutionne l'aéronautique naissante et leur assure un leadership mondial. En 1915, ils absorbent leur principal concurrent "Le Rhône", **la société Gnome & Rhône est née.**

L'ordonnance du 29 mai 1945 nationalise Gnome & Rhône qui est **rebaptisée S.N.E.C.M.A.** trois mois plus tard.

**SNECMA** sera privatisée en 2005, **son regroupement avec SAGEM** donnant naissance au groupe **SAFRAN**, groupe international dont le siège est situé à Paris, principalement centré sur l'**Aéronautique**, le **spatial** et la **Défense Sécurité**. Ses principales filiales sont : Aircelle, Hispano-Suiza, Labinal, Messier-Bugatti, Messier-Dowty, Sagem Défense, Sagem Défense Sécurité, Snecma, Snecma Propulsion Solide, Techspace Aero, Teuchos, Turbomeca...

En 2008, le Groupe SAFRAN emploie **57 000** personnes et gère des implantations industrielles, d'études ou commerciales dans **plus de 30 pays.**





Un Bréguet A.G.4 - 1914 - France

# LA NAISSANCE de l'aviation

Les expériences françaises et américaines qui se succèdent à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle marquent les débuts de l'aviation. Dans les années 1890-1897, le Français **Clément Ader** est le premier à faire décoller un appareil muni d'un moteur à vapeur qu'il baptise avion (Appareil Volant Imitant l'Oiseau Naturel). Quelques années plus tard, le général Roques, inspecteur de l'aéronautique militaire, décide d'appeler avions tous les aéroplanes de l'Armée.

Le premier vol d'un aéroplane dirigé, propulsé par un moteur à essence, a lieu le 17 décembre 1903 : la machine des américains **Orville et Wilbur Wright** effectue 4 vols de 40 à 260 m. Quelques années plus tard, le Brésilien **Alberto Santos-Dumont** vole sur 60 m, le 23 octobre 1906, à Bagatelle (Neuilly sur Seine). Le 12 novembre 1906, à bord du 14 Bis, un biplan à moteur Antoinette d'une puissance de 50 CV, il franchit en vol une distance de 220 mètres en 21 secondes, à la vitesse invraisemblable de 41,3 km/h ; cette prouesse figure sur les tablettes de la toute nouvelle Fédération Aéronautique Internationale comme le premier record du monde d'aviation.

Le 25 juillet 1909, **Louis Blériot** effectue la première traversée de la Manche en 37 minutes. Cette performance n'est pas seulement un exploit technique : elle montre que les îles britanniques peuvent désormais être attaquées par les airs.

Le premier meeting international d'aviation de l'Histoire est organisé du 22 au 29 août 1909 à Reims. C'est la prestigieuse « **Grande semaine d'aviation de la Champagne** », à laquelle participent tous les grands pilotes de l'époque. Près d'un million de spectateurs y assiste.

Les militaires commencent alors à s'intéresser à l'aviation. Ils organisent les premières manœuvres aériennes avant d'employer les avions en opérations en 1911 (guerre italo-turque en Tripolitaine). Le 29 mars 1912 naît l'**aéronautique militaire française** et, par la suite, une direction de l'aéronautique est créée au ministère de la Guerre marquant une certaine autonomie de l'aviation.

En une décennie, l'aviation connaît ainsi des progrès considérables. La Première Guerre mondiale va accélérer cette évolution.



Paul Tinander et Wilbur Wright à bord d'un appareil Wright, en démonstration à l'école d'Aviation de Pau

## Chronologie de l'Aviation durant la Première Guerre mondiale

### 1914

- 28 Juin - Assassinat de l'archiduc François-Ferdinand à Sarajevo
- 2 Août - Mobilisation générale en France
- 10 Août - Premier combat aérien de la Grande Guerre, sur le front occidental, mené par le caporal Thoret
- 14 Août - Premier bombardement français sur un hangar à dirigeables allemand
- 30 Août - Paris est bombardé pour la première fois par un aéroplane allemand
- 6-13 Sept. - Bataille de la Marne. Rôle clef de l'aviation reconnu par les autorités dans la Victoire
- 27 Sept. - Création du premier groupe de bombardement dans l'aéronautique militaire française
- 5 Octobre - Première victoire française sur un appareil allemand, près de Reims, l'équipage français Frantz et Quenault, à bord d'un Voisin 1, abattent au fusil-mitrailleur un biplace Aviatik allemand



### 1915

- - Junkers développe le premier avion entièrement métallique
- 7 Janvier - Création du Corpo Aeronautica Militare en Italie
- 1<sup>er</sup> Février - Les premiers avions armés d'une mitrailleuse, les Vickers FB5, équipent une escadrille de chasse britannique du Royal Flying Corps
- 20 Mars - Formation de l'aéronautique militaire belge
- 9 Avril - En Allemagne, le premier dirigeable géant, le Zeppelin R, effectue son premier vol
- 27 Mai - Première opération du groupe de bombardement GB1 composé d'appareils Voisin dotés d'un système de visée et de casiers à bombes. Les 18 avions bombardent l'usine de produits chimiques BASF de Ludwigshafen, qui produisait de l'hypérite
- 20 Août - Le bimoteur bombardier italien Caproni Ca-2 effectue son premier bombardement sur l'Autriche-Hongrie, à Aizovizza
- 12 Déc. - Vol de Junkers J1, premier avion entièrement métallique

### 1916

- - Première liaison radio air-air
- - Première installation de la radio à bord des avions
- 21 Fév. /18 Déc. - Bataille de Verdun
- 2 Mai - Entrée en service, dans l'escadrille française N 57, de l'avion de chasse Nieuport 17 équipé d'une mitrailleuse synchronisée Vickers
- 20 Juin - Raid de mille kilomètres effectué de Nancy à Cholm (Pologne) par le lieutenant français Marchal sur un Nieuport. Il survole Berlin pour y lancer des tracts
- 1<sup>er</sup> Juil. /18 Nov. - Bataille de la Somme. Lors de cette bataille les alliés gagnent la maîtrise du ciel
- Octobre - Création du Kogenluft, commandement aéronautique autonome allemand
- 6 Décembre - L'escadrille N124 des volontaires américains prend le nom d'escadrille Lafayette

### 1917

- 8 Mars - Mort à Charlottenbourg de l'industriel allemand Ferdinand von Zeppelin qui se consacra à la construction des dirigeables qui portent son nom
- 6 Avril - Entrée en guerre des Etats-Unis aux cotés des Alliés
- 16 Avril - Echec de l'offensive française sur le « Chemin des Dames »
- 25 Mai - L'aviation allemande lance une offensive de grande ampleur depuis la Belgique sur le sud-ouest de l'Angleterre avec 22 bombardiers Gotha G IV
- 18 Août - La première liaison radio entre un avion et une station au sol est réalisée en Virginie
- 11 Sept. - Mort de Georges Guynemer

### 1918

- - Création de la division aérienne du général Duval
- 1<sup>er</sup> Avril - Les Royal Flying Corps et le Royal Naval Air Service fusionnent pour créer la Royal Air Force (RAF)
- 21 Avril - Mort de Manfred Von Richthofen
- 24 Mai - Création de l'US Army Air Service, service aéronautique autonome, aux Etats-Unis
- 19 Juin - Mort de Francesco Baracca
- 9 Juillet - Mort de James Mac Cudden
- 18 Juillet - Deuxième victoire de la Marne
- 26 Juillet - Mort d'Edward Mannock
- 5 Octobre - Mort de Roland Garros

L'appareil des frères Wright en plein vol

Louis Blériot devant son appareil, un blériot XI, après sa traversée de la Manche, le 25 juillet 1909



# L'AVIATION au début de la guerre

Le 3 août 1914, lorsque l'Allemagne déclare la guerre à la France, une partie du haut commandement militaire français n'est pas encore convaincue de l'utilité de l'aviation dans la guerre. Mais très vite la précision des renseignements fournis par les observations faites en vol fait prendre conscience aux états-majors des capacités incroyables de l'aviation en temps de guerre. Les missions des aviateurs se précisent alors : **l'observation et la reconnaissance, le bombardement et la chasse.**

L'aviation d'observation se développe tout au long de la guerre. Il s'agit de rapporter des informations sur les mouvements des troupes ennemies et prévoir leurs attaques. Les avions deviennent les « yeux » de l'artillerie.

A cette mission de reconnaissance s'ajoute bientôt celle du bombardement. Les pilotes chargent à bord de leurs avions obus empennés, fléchettes et grenades. Ces bombardements ne sont pas toujours efficaces à cause de la grande imprécision des frappes : les bombes sont larguées à la main.

Dès octobre 1914, certains équipages envoyés en mission d'observation emportent à bord des pistolets, des carabines puis des mitrailleuses. **Ces premiers combats aériens font naître la légende de la chasse.**

	Pays	Estimation du nombre d'avions	Total
Triple Entente	France	130	431
	Grande-Bretagne	156	
	Russie	145	
Triple Alliance	Allemagne	232	287
	Autriche-Hongrie	36	
	Italie (Neutre)	9	
	Empire Ottoman	10	

Tableau des forces aériennes en présence en septembre 1914

Chiffres tirés de « La conquête du ciel 1903-1933 » de J. Mousseau



Vue aérienne de Soissons pendant la Guerre

## Le saviez-vous ?

### L'aviation de reconnaissance dans la bataille de la Marne

Dès la Bataille de la Marne, début septembre 1914, l'aviateur Louis Breguet observe que les troupes allemandes, au lieu d'avancer vers Paris, se détournent vers l'Est. Joffre et Gallieni, informés, lancent une contre-attaque : c'est l'**épisode des taxis de la Marne** qui permet de sauver la capitale.

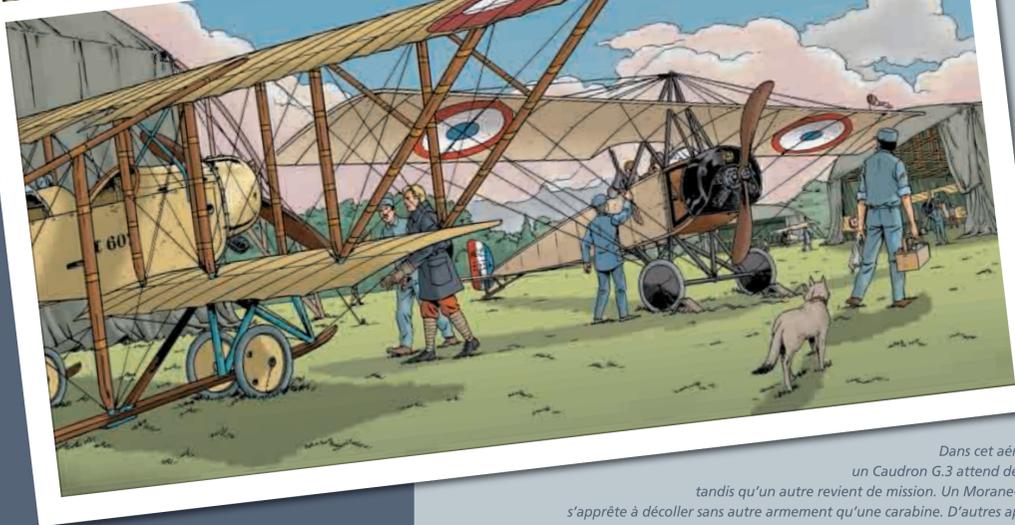


Le biplan D.F.W.C.5 - 1916 - Allemagne.

Montage de Spad XIII durant la Première Guerre mondiale



Un monoplan Rumpler Taube effectue un premier bombardement sur la capitale française - 1914 - Allemagne



Dans cet aérodrome français installé en rase campagne, un Caudron G.3 attend de prendre l'air près d'un hangar Bessonneau tandis qu'un autre revient de mission. Un Morane-Saulnier L, avec deux membres d'équipage, s'appête à décoller sans autre armement qu'une carabine. D'autres appareils sont en réparation dans les hangars

1914 - France.

# LES INNOVATIONS techniques

Les aviateurs, comme les ingénieurs aéronautiques de tous les pays engagés dans le conflit, rivalisent d'ingéniosité pour perfectionner les techniques de la guerre aérienne.

Les avions volent **de plus en plus haut** : de 2000 mètres au début du conflit, ils atteignent, **en 1918, près de 6000 mètres**. Pour pallier la raréfaction de l'air en altitude, les ingénieurs créent des compresseurs qui permettent aux moteurs d'être toujours alimentés. Les avions volent également plus vite même si la progression est moins impressionnante, **la vitesse peut atteindre 200 km/heure à la fin du conflit**.

Avec la stabilisation du front, les états-majors décident de développer l'artillerie et le bombardement. L'aviation permet un meilleur repérage des cibles et donc une artillerie plus efficace. Les avions acquièrent une **plus grande autonomie de vol** qui permet d'aller frapper loin derrière les lignes

ennemies, jusqu'aux villes industrielles. Les ingénieurs imaginent des **systèmes de largage des bombes et des viseurs de bombardement de plus en plus précis**.

Petit à petit, l'expérience des premiers vols et des premiers combats permet d'équiper les avions. **En 1914-1915, Roland Garros imagine un dispositif de tir à travers l'hélice** et en 1915, **le néerlandais Fokker, au service de l'Allemagne, réalise un système de synchronisation du tir**. **L'invention du parachute** permet de sauver la vie des As abattus en plein vol, tel Udet en juin 1918 qui est l'un des premiers à s'en servir. Enfin, **la radiotéléphonie** permet aux aviateurs de communiquer en vol afin d'indiquer les positions ennemies au sol.

Toutes ces innovations techniques doivent être mises en parallèle avec la **production massive d'avions** tout au long de la Première Guerre mondiale. Le fantastique effort de guerre qui anime toute l'Europe profite, entre autre, à l'aviation qui se développe de manière exceptionnelle.



Système de tir à travers l'hélice installé sur un Nieuport XI

## Le saviez-vous ?

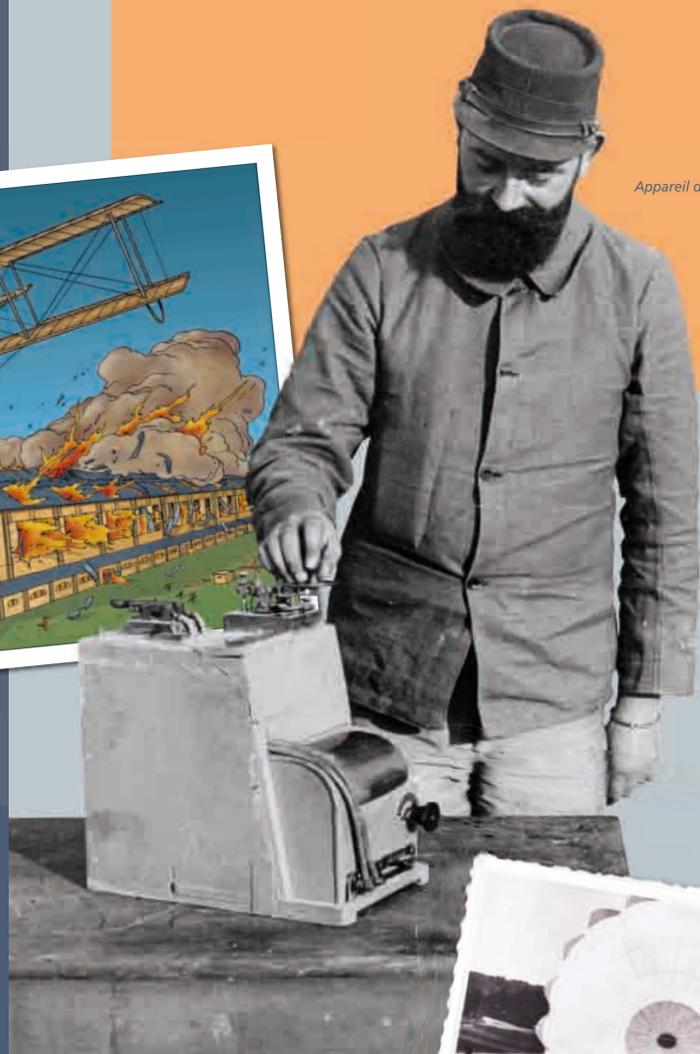
### L'école militaire d'aviation de Pau

En 1908, les frères Wright sont installés à Pau. Très vite, la ville devient le berceau de l'aviation française. A l'hiver 1912, **6 écoles d'aviation** fonctionnent sur les landes du Pont-Long (Blériot, Voisin, Nieuport, Morane-Saulnier...). Cette année-là, l'Armée y constitue également son 1<sup>er</sup> régiment d'aviation. Ecole d'apprentissage, puis d'acrobatie, elle sert à l'entraînement au tir. Fermée en août 1914, elle reprend du service en novembre jusqu'à l'Armistice. **Elle a formé 5400 pilotes militaires en 4 années de guerre, jusqu'à 300 par mois.**



Des biplans Avro 504B viennent de bombarder des hangars de Zeppellins allemands

1914 - Grande Bretagne



Appareil de TSF pour avion



Parachute utilisé durant la guerre par les observateurs en ballon-captif

# LES AS, naissance et mythe

Dès le début du conflit, des autorités militaires et civiles demandent pour les aviateurs des **récompenses financières et des distinctions spéciales**. Les Allemands sont les premiers à attirer l'attention du grand public sur les succès de leurs pilotes, en leur décernant des décorations ou en leur adressant des lettres personnelles dédiées par le Kaiser.

Bientôt, les autorités françaises les imitent lorsque la guerre aérienne se développe. Les journaux mettent l'accent sur ces nouveaux héros et créent des rubriques spéciales où sont dressées **des portraits hauts en couleur** des aviateurs. Dans cette guerre longue et meurtrière, le grand public s'attache à ces fortes personnalités. Les As fascinent, les enfants connaissent leurs exploits et les caractéristiques techniques de leurs avions. Avec eux, réapparaît le mythe du chevalier loyal, sans peur et sans reproche. Leurs vies sont des sujets nationaux et leurs morts de véritables tragédies.

« **Le système des As** » avec ses règles propres est instauré : lorsque l'aviateur abat son cinquième avion ennemi, il obtient le statut d'As et ses exploits sont reproduits dans la presse nationale. Au fur et à mesure de l'avancée de la guerre, les unités de chasseurs augmentent et à partir de 1917, le commandement français décide que l'aviateur devra obtenir 10 victoires pour apparaître dans un communiqué. L'appellation d'As n'est donc pas officielle, c'est surtout une reconnaissance du public entretenue à chaque nouvelle victoire par les journaux. **Fonck, Nungesser ou encore Guynemer** deviennent vite célèbres. Malheureusement, cette notoriété entraîne également un fort ressentiment de la part des hommes des tranchées dont la bravoure semble éclipsée par les exploits des aviateurs.

Dans la baraque Adrian, l'ambiance est à la détente. Des pilotes de retour de mission se racontent leur vol pendant que d'autres jouent aux cartes

1917 - France.



Les pilotes allemands se sont réunis dans la grande salle du château dans lequel ils ont élu domicile afin de fêter une nouvelle victoire

1917 - Allemagne.

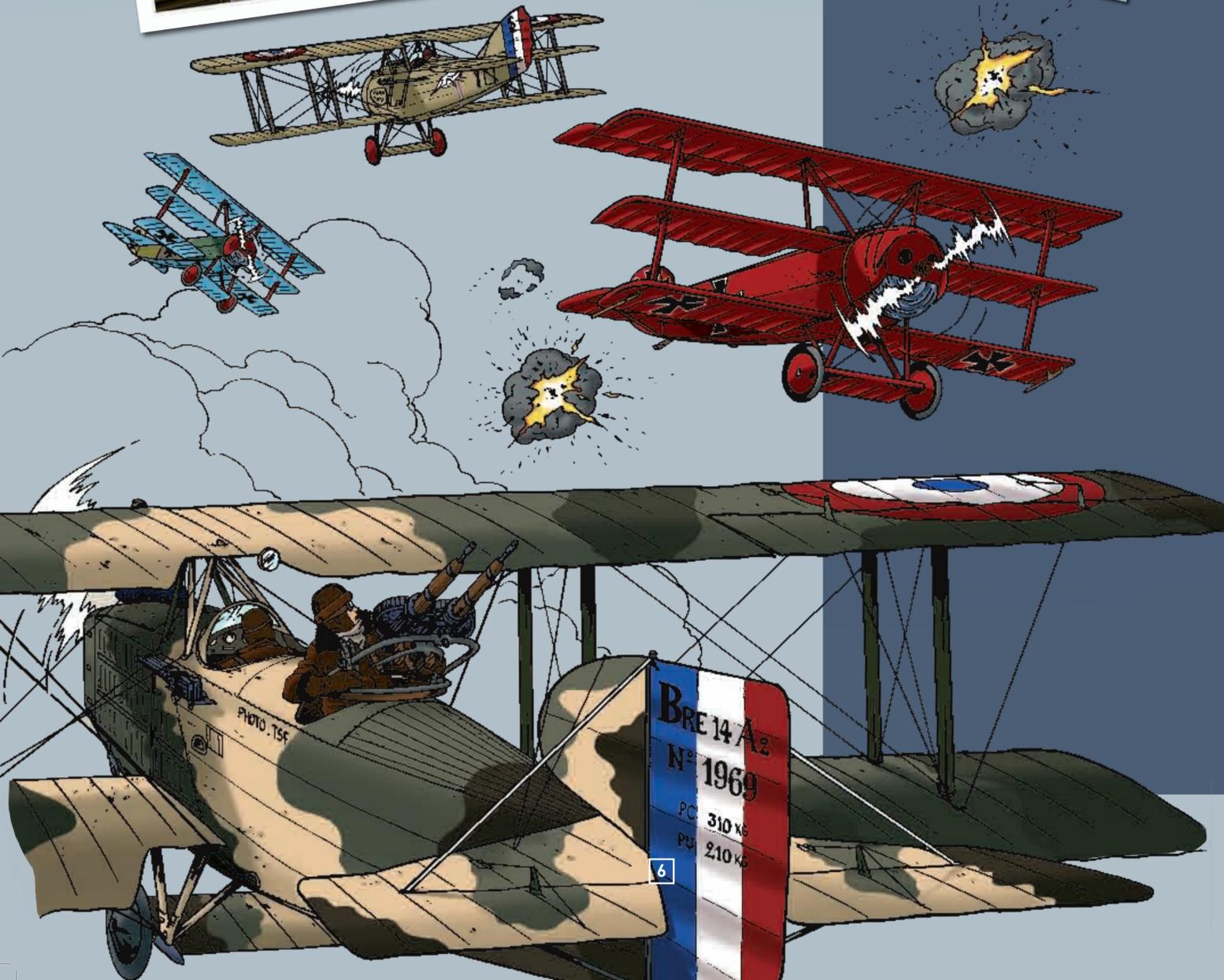
Pierre Martin, pilote de l'escadrille des cigognes



## Le saviez-vous ?

Pierre Martin, père du célèbre dessinateur Jacques Martin, dont les illustrations parcourent cette exposition, était pilote. Il volait sur SPAD XIII, dans le célèbre groupe des Cigognes.

Pour lui **rendre hommage**, son fils a réalisé trois albums sur l'aviation durant la Grande Guerre.



# Charles NUNGESSER (1892-1927)

Né à Paris, Charles Nungesser est épris d'aventures et de voyages. Il abandonne ses études à l'École des Arts et Métiers de Valenciennes, où il apprend la mécanique et l'électricité, pour tenter sa chance en Amérique.

Il en revient quand éclate la Première Guerre mondiale pour s'engager dans la cavalerie au sein du 21<sup>ème</sup> régiment de Hussards, il se distingue immédiatement et peut ainsi demander son affectation dans l'aviation.

Le 2 mars 1915, il obtient son brevet de pilote et se retrouve alors affecté à l'escadrille VB 106 basée à Dunkerque. Dès le 9 août 1915, il abat son premier avion ennemi.

Sa carrière est émaillée de belles victoires mais également de très nombreuses blessures. Cassé, brisé, il se baptise lui-même "le puzzle humain" mais refuse d'arrêter de voler.

Avec 43 victoires homologuées, Nungesser est le troisième As français de la Première Guerre mondiale derrière René Fonck et Guynemer.

Après le conflit, en mai 1927, il décide de tenter la traversée de l'Atlantique sans escale. Associé à son coéquipier Coli, il pilote un biplan, l'Oiseau blanc, qui décolle du Bourget le 8 mai et disparaît en mer corps et biens.



Charles Nungesser

## Le saviez-vous ?

### Les Mascottes

Les escadrilles ont traditionnellement une mascotte. Il s'agit d'un animal qui sert de symbole et de porte-bonheur aux pilotes. Ces derniers rivalisent d'originalité pour se singulariser. Ainsi, chiens, cochons, cigognes, parfois même ours ou sangliers, se partagent la vedette. Parmi les plus célèbres, Whiskey et Soda, des lions, mascotte de la SPA 124 'Lafayette'.



En 1916, les pilotes Lubfery et Thaw, jouant avec Wiskey, la mascotte de la SPA 124 « Lafayette »

## Un avion : Le Nieuport II

**Moteur :** moteur Le Rhône de 80 ch.  
**Vitesse maximale à 2000 m :** 175 km/h  
**Plafond :** 4000 m  
**Masse au décollage :** 480 kg  
**Envergure :** 7,52 m  
**Longueur :** 5,64 m  
**Hauteur :** 2,40 m  
**Armement :** deux mitrailleuses Vickers de 7,7mm

Charles Nungesser posant devant son Nieuport qui porte son insigne personnel

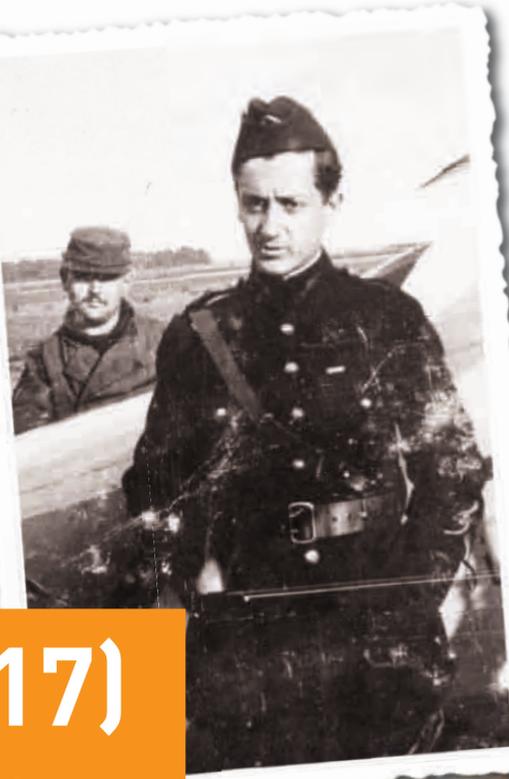
Le Nieuport 11 équipé de fusées Le Prieur (France) s'attaque à un ballon d'observation allemand. En appui, un autre Nieuport empêche les assauts d'un Fokker E.III - 1916 - Allemagne.



Nieuport XI en vol



Guynemer devant son avion, « le vieux Charles » en 1916



# Georges GUYNEMER (1894-1917)

Né à Paris, Georges Guynemer est issu d'une grande famille de combattants et décide, dès le début de la Première Guerre mondiale, de s'engager au sein de l'armée française.

Après deux refus, il réussit à s'engager dans l'aviation comme mécanicien avant d'obtenir finalement son brevet de pilote en mars 1915.

Il intègre alors l'escadrille des Cigognes et abat son premier avion dès le mois de juillet 1915. Les victoires se succèdent sur son avion baptisé « Vieux Charles » et il est fait chevalier de la Légion d'Honneur à 21 ans seulement. Sa célébrité est immense et Guynemer est connu jusqu'en Russie où le Tsar le décore en 1917 de la croix de Saint-Georges.

Très vite, Guynemer devient l'un des pilotes français les plus populaires de la guerre. Il est reconnu par tous pour son courage et sa fougue sans égale.

Le 11 septembre 1917, crédité de 53 victoires, Guynemer décolle pour une dernière mission vers Poelkapelle en Belgique. Les restes de son avion sont retrouvés par les Allemands. Les circonstances de son décès restent, quant à elles, mystérieuses.

## Un avion : Le Spad S.VII

Le plus célèbre fut piloté par Guynemer et baptisé « le Vieux Charles »

**Moteur :** un Hispano-suiza 8Ac en V développant 150 ch  
**Vitesse maximale à 2000 m :** 190 km/h  
**Plafond :** 5500 m  
**Masse au décollage :** 755 kg  
**Envergure :** 7,82 m  
**Longueur :** 6,16 m  
**Hauteur :** 2,25 m  
**Armement :** une mitrailleuse Vickers de 7,7mm synchronisée



26<sup>e</sup> Citation à l'Ordre de l'Armée  
 DU CAPITAINE GUYNEMER (GEORGES)  
 Héros légendaire tombe en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente ; restera le plus pur symbole des qualités de la race : témérité, indéfectible, énergie farouche, courage sublime. L'âme de la foi la plus inébranlable dans la Victoire, il figure au soldat français un souvenir impérissable qui exaltera l'esprit de sacrifice et les plus nobles émulations.

26<sup>e</sup> citation à l'ordre de l'Armée du capitaine Georges Guynemer

## Le saviez-vous ?

### Le Groupe des Cigognes :

Cette unité, dont tous les avions sont ornés d'une cigogne, est célèbre pour avoir accueilli, lors des batailles de la Somme et de Verdun, toutes les grandes figures de la chasse française : Fonck, Guynemer, Dorme et bien d'autres. Ils volent tous, à partir de 1916, sur le fameux SPAD, cumulent les victoires et entrent dans la légende de l'aviation française.

Le 11 septembre 1917, le capitaine Georges Guynemer et le sous-lieutenant Bozon-Verduraz lancent une attaque sur un DFW C.5 dont le mitrailleur riposte aussitôt. L'As français, mortellement touché à bord de son SPAD XIII n°2, va s'écraser près de Poelkapelle en Belgique

1917 - France.



Pilote devant son avion portant l'insigne de l'escadrille des cigognes

# René FONCK (1894-1953)

Entré à 20 ans dans l'aviation, il rejoint en 1917 la célèbre escadrille des Cigognes. "L'As des As" de l'aviation alliée met au point sa technique de combat qui consiste à surprendre l'adversaire pour lui porter un coup décisif au plus près avec un minimum de munitions. Son avion n'a jamais été touché par une seule balle ennemie. Le 9 mai 1918, il abat, dans la même journée, six avions allemands dont trois en 45 secondes. Il renouvelle cet exploit le 26 septembre. Il reçoit de nombreuses décorations, dont deux fois la Military Cross, fait exceptionnel. Avec 75 victoires, il est le survivant le plus capé de la guerre.

Elu député des Vosges de 1919 à 1924, il rédige ses mémoires intitulées *Mes combats* tandis que ses vues sur l'aviation militaire et civile sont synthétisées dans l'ouvrage *L'aviation et la sécurité française*. Durant la même période, les « Automobiles Fonck » sont un échec, malgré les nombreux brevets d'invention.

Par la suite, il est envoyé officiellement en mission sur plusieurs continents (Afrique du Nord, Amérique latine, Europe centrale). Il conçoit un projet de traversée de l'Atlantique Nord mais l'avion s'écrase au décollage le 21 septembre 1926, tuant deux membres de l'équipage.

Son rôle sous l'Occupation est sujet à de vives controverses mais à la Libération aucune charge n'est retenue contre lui. Retiré de toute vie publique après la Libération, il se consacre, jusqu'à sa mort, à la gestion de son entreprise d'engrais.

Fonck aux commandes de son avion, arborant l'insigne de la fameuse escadrille SPA 103

René Fonck

## Un avion : Spad S.XIII

Cet avion faisait preuve de qualités opérationnelles remarquables et était considéré comme un chasseur redoutable.

Moteur : un Hispano-suiça 8Be en V développant 220 ch  
Vitesse maximale à 2000 m : 225 km/h  
Plafond : 6650 m  
Masse au décollage : 845 kg  
Envergure : 8,10 m  
Longueur : 6,30 m  
Hauteur : 2,35 m  
Armement : deux mitrailleuses Vickers de 7,7mm

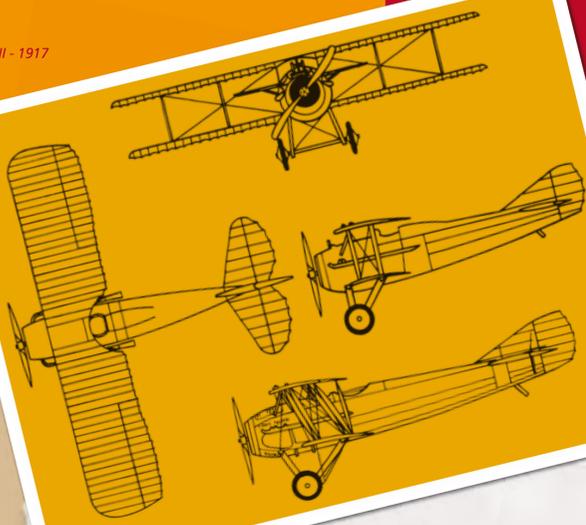
Fonck devant son Spad XIII

## Récit

Seul contre neuf, ma situation devenait périlleuse... J'hésitais à attaquer, mais le désir de parfaire ma performance l'emporta sur la prudence... Je piquais droit sur l'adversaire à une vitesse d'au moins 240 à l'heure et, me glissant entre les deux escadrilles, j'atteignis le dernier Focker en surveillant les albatros. A 30 mètres je lui décochai par derrière la première salve et le vis aussitôt tomber devant moi... Huit secondes leur furent nécessaires pour se remettre en ligne. Elles me suffirent pour rejoindre et abattre le chef de la patrouille... Me retournant je les vis dessiner dans le ciel un grand arc de cercle convergeant dans ma direction, mais j'eus aussi la satisfaction de percevoir, au loin, deux traînées de flammes caractéristiques.

Extrait de *Mes combats*. Fonck raconte son exploit du 9 mai 1918 alors qu'il a déjà abattu quatre appareils ennemis.

SPAD XIII - 1917



Fonck devant son Spad XIII

# Roland GARROS (1888-1918)

**Sportif de haut niveau** (champion de France de cyclisme en 1906), il découvre l'aviation lors d'un meeting aérien. **Apprenant à piloter seul**, il se fait rapidement connaître et enchaîne les compétitions aéronautiques où il finit « éternel second ». Il établit des **records d'altitude en septembre 1911 (4960 m) et décembre 1912 (5610 m)** et réalise la **première traversée de la Méditerranée en septembre 1913**.

Quand la guerre éclate, Roland Garros se porte volontaire pour effectuer des missions aériennes. Il contribue à améliorer, fin octobre 1914, le système de tir de mitrailleuse à travers l'hélice mis au point par Raymond Saulnier. Désormais, le pilote exécute seul ses tirs sans avoir besoin d'un passager mitrailleur, ce qui donne l'avantage à l'aéronautique française. L'aviation française supplante ainsi celle de l'Allemagne.

**En avril 1915, il est abattu et fait prisonnier.** Après trois ans de captivité, déguisé en officier allemand, il parvient à s'échapper et réintègre en août 1918 une formation combattante. Au cours d'une chasse, le 5 octobre 1918, le lieutenant Garros quitte la formation pour s'attaquer seul à un groupe de sept Fokker. Son avion est touché et s'abat au sol.

En 1928, son nom est donné à un nouveau stade de tennis destiné à accueillir les compétitions de la Coupe Davis. Le Stade Roland Garros est inauguré le 29 juillet de cette même année, en hommage à cet aviateur d'exception.

Roland Garros



En Amérique, match entre un avion piloté par Roland Garros et une automobile



Avion Morane Saulnier Type H

## Un avion : Le Morane-Saulnier type N,

Cet avion malgré sa conception aérodynamique n'était pas facile à piloter.

Moteur : un Le Rhône 9C rotatif de 80 ch  
Vitesse maximale : 145 km/h  
Plafond : 4000 m  
Masse au décollage : 445 kg  
Envergure : 8,15 m  
Longueur : 5,83 m  
Armement : une mitrailleuse fixe Hotchkiss de 8 mm ou une Vickers ou une Lewis de 7,7 mm

Circuit européen à Bruxelles.  
Arrivée de Roland Garros sur avion Blériot



Au prix d'un atterrissage chaotique, le pilote du Morane-Saulnier A1 endommagé a sauvé sa vie et sa machine. Au loin, l'ennemi refait une passe pour s'assurer de sa victoire.

1917 - France.



Paul Louis Weiller



# Paul-Louis WEILLER

## (1893-1993)

Héritier d'une grande famille de l'industrie et de la finance, il sort de l'école Centrale en 1914 et est breveté pilote en 1915. Il s'intéresse alors à l'utilisation de la photographie aérienne durant les vols de reconnaissance. Au cours de ces missions, il est plusieurs fois abattu et blessé. Il est fait officier de la Légion d'Honneur à vingt-cinq ans (le plus jeune de l'Histoire pour faits militaires) et termine la guerre comme aide de camp du maréchal Foch, chef des armées alliées.

Patron d'industrie à vingt-neuf ans, Paul-Louis Weiller développe la plus importante entreprise de construction de moteurs d'avion d'Europe, Gnome et Rhône, de 1922 à 1940. Celle-ci deviendra la SNECMA après sa nationalisation en 1945.

Il crée également une compagnie aérienne qui, nationalisée avec d'autres compagnies en 1933, deviendra Air France dont il sera l'un des premiers administrateurs. Hostile au gouvernement de Vichy, il s'enfuit à Cuba puis au Canada où il participe à l'action de la France Libre.

À l'issue de la guerre, il retourne en Europe et investit dans la finance internationale et dans l'énergie (gaz naturel au Texas, pétrole au Venezuela...).

À la tête d'une immense fortune, il devient un des grands mécènes des arts et entreprend en particulier la rénovation du château de Versailles. Consécration de cette nouvelle vie, il entre ainsi en 1965 à l'Académie des Beaux-Arts. Il meurt à 100 ans, en ayant profondément influencé son époque.

## Un avion : le Breguet XIV A2

Cet excellent avion est resté en service jusqu'en 1930 et utilisé notamment dans le transport civil, en particulier dans l'Aéropostale.

Moteur : un moteur Renault 12 Fox 12 cylindres en V  
Vitesse maximale à 2000 m : 185 km/h  
Plafond : 5800 m  
Masse au décollage : 1915 kg  
Envergure : 14,92 m  
Longueur : 8,87 m  
Hauteur : 3,30 m  
Armement : une mitrailleuse Vickers de 7,7 mm



Le Bréguet 14 d'observation (France) croise la route d'un imposant bombardier Zeppelin Staaken R.VI (Allemagne) en route vers son secteur de mission

1917.



Paul Louis Weiller devant son Farman F151, en septembre 1929



Badge de pilote français

# PALMARÈS DES AS FRANÇAIS

L'aviation française a compté 183 As de nationalité française dans ses rangs pendant la Grande Guerre, auxquels s'ajoutent quelques pilotes américains et russes ayant servi dans ses escadrilles. Il est impossible, dans cette exposition, de consacrer à tous ces pilotes la place qu'ils méritent. Nous avons tenu cependant à en présenter ici le palmarès.

Pilotes	Victoires homologuées
Capitaine René Fonck	75
Capitaine Georges Guynemer	53
Lieutenant Charles Nungesser	45
Capitaine Georges Madon	41
Lieutenant Maurice Boyau	35
Sous-lieutenant Michel Coiffard	34
Lieutenant Jean Bourjade	28
Capitaine Armand Pinsard	27
Sous-lieutenant René Dorme	23
Lieutenant Gabriel Guérin	23
Sous-lieutenant Haegelen	22
Sous-lieutenant Pierre Marinovitch	22
Capitaine Alfred Heurtaux	21
Capitaine Alfred Deullin	20
Sous-lieutenant Jacques Erlich	19
Capitaine Henri Hay de Slade	19
Lieutenant Bernard Barny de Romanet	18
Sous-lieutenant Raoul G. Lufbery (nat. américaine)	17
Lieutenant Jean Chaput	16
Capitaine Paul Argeev (nat. Russe)	15
Lieutenant Gilbert Sardier	15
Capitaine Armand de Turenne	14
Sous-lieutenant Marc Ambrogi	14
Sous-lieutenant Omer Demeuldre	13
Adjudant Hector Garaud	13
Sous-lieutenant Marcel Noguès	13
Lieutenant David Putnam (nat. USA)	13
Sous-lieutenant Bernard Artigau	13
Sous-lieutenant Franck Baylies	13
Sous-lieutenant Jean Casale	13
Lieutenant Gustave Daladier	13
Sous-lieutenant Fernand Guyou	13
Lieutenant Marcel Hugues	12
Sous-lieutenant Lucien Jailler	12
Capitaine Jacques de Leps	12
Sous-lieutenant Jean Navarre	12
Capitaine Joseph de Sevin	12
Lieutenant Paul Tarascon	12
Sous-lieutenant Robert Waddington	12
Adjudant Charles Macé	12
Adjudant Maxime Dupré	12
Adjudant Armand Berthelot	12
Sous-lieutenant Jean Bouyer	12
Lieutenant Benjamin Bozon Verduraz	12
Sous-lieutenant William Herisson	12
Adjudant Maxime Lenoir	11
Sous-lieutenant Ernest Maunoury	11
Adjudant René Montrion	11
Adjudant André Chainat	11
Lieutenant Leon Nuville	11
Lieutenant Jacques Ortoll	11
Adjudant Maurice Bizot	11
Adjudant Marcel Gasser	11
Sous-lieutenant André Herbelin	11
Capitaine Auguste Lahouille	10
Adjudant Jean Pezon	10
Sous-lieutenant Charles Quette	10
Adjudant Laurent Ruamps	10

## Le saviez-vous ?

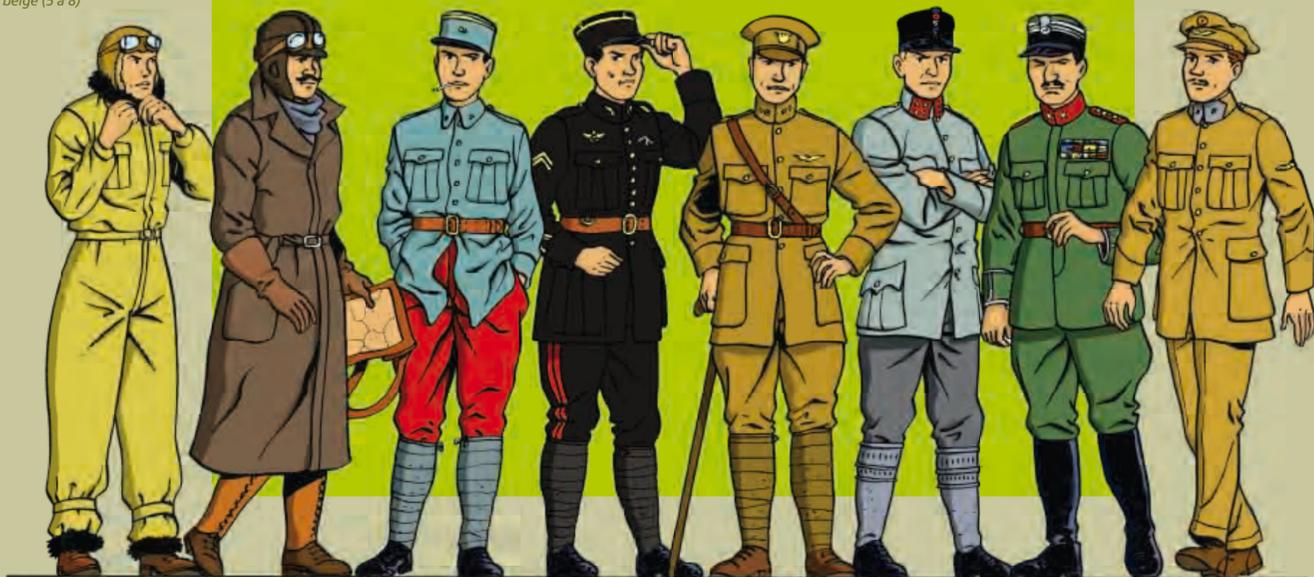
### Les insignes d'escadrilles

Simple parures d'uniformes ou motifs décoratifs de fuselages, les emblèmes et insignes d'escadrilles symbolisent les liens qui nouent le personnel de l'unité avec les équipages. Parmi les plus célèbres : la tête de Sioux de l'escadrille Lafayette.



Insigne de l'escadrille Lafayette

Galerie d'uniformes d'aviateurs de la Première Guerre mondiale : aviateurs français en tenue de vol (1 et 2) et en uniformes réglementaires (3 et 4), aviateurs américain, austro-hongrois, italien, belge (5 à 8)



# James MAC CUDDEN (1895-1918)

James Mac Cudden



Des S.E.5 partent à la rencontre d'un groupe d'avions ennemis 1917 - Grande-Bretagne



Le major Mac Cudden débute comme mécanicien dans une escadrille à Amiens puis comme observateur, participant à de nombreux combats durant la première année de la guerre.

Il passe son brevet de pilote de chasse à partir d'août 1916 et obtient sa première victoire le 6 septembre en abattant un avion biplace allemand. Il inaugure ainsi sa propre méthode de combat : le tir à distance.

En août 1917, il est nommé à la tête du Flight B du squadron 56, qui comprend de nombreux pilotes d'exception.

En mars 1918, il obtient la Victoria Cross. Après 57 victoires, il décède le 9 juillet 1918 dans un accident de vol dû au mauvais temps.

## Un avion : le SE5A

Cet avion capable de grimper à 6000 mètres, permet de remarquables piqués et assure à son pilote un excellent champ visuel.

- Moteur** : un moteur Hispano-Suiza (V), Wolseley W4a de 200 ch
- Vitesse maximale à 2000 m** : 220 km/h
- Masse au décollage** : 880 kg
- Envergure** : 8,11 m
- Longueur** : 6,37 m
- Armement** : deux mitrailleuses Vickers et Lewis de 7,7 mm; quatre bombes de 11,3 kg



Avion SE5A

# Edward MANNOCK (1887-1918)

Quand la guerre éclate, le Major Mannock travaille comme inspecteur pour une compagnie britannique de téléphone en Turquie.

Il est immédiatement emprisonné par les autorités ottomanes, alliées de l'Allemagne. Rapatrié cinq mois plus tard, les mauvais traitements qu'il a subis pendant sa captivité le rendent inapte au service.

Il développe alors une véritable haine pour l'Allemagne et parvient à se faire engager malgré une mauvaise vue.

En avril de l'année suivante, il rejoint une unité combattante et accumule les succès au combat.

Le 26 juillet 1918, après avoir remporté sa 73<sup>ème</sup> victoire, Mannock est abattu par des tirs de mitrailleuses au sol près de Calonne sur la Lys, dans le Pas-de-Calais.

Le 18 juillet 1919, il reçoit la Victoria Cross à titre posthume.



Mick Mannock avec les officiers et les mascottes de l'aérodrome de Saint-Omer, le 21 juin 1918

## Le saviez-vous ?

### La création de la RAF

Le 1er avril 1918 est créée la Royal Air Force. Elle naît de la fusion du Royal Flying Corps et du Royal Naval Air Service. Elle devient ainsi la première armée de l'air indépendante du monde.

# William BISHOP (1894-1956)

Le Lieutenant-Colonel Bishop sert dans l'aviation royale à partir de juillet 1915 où il vole comme observateur.

Il est gravement blessé lors d'un crash à l'atterrissage et après une longue convalescence, reçoit une formation de pilote.

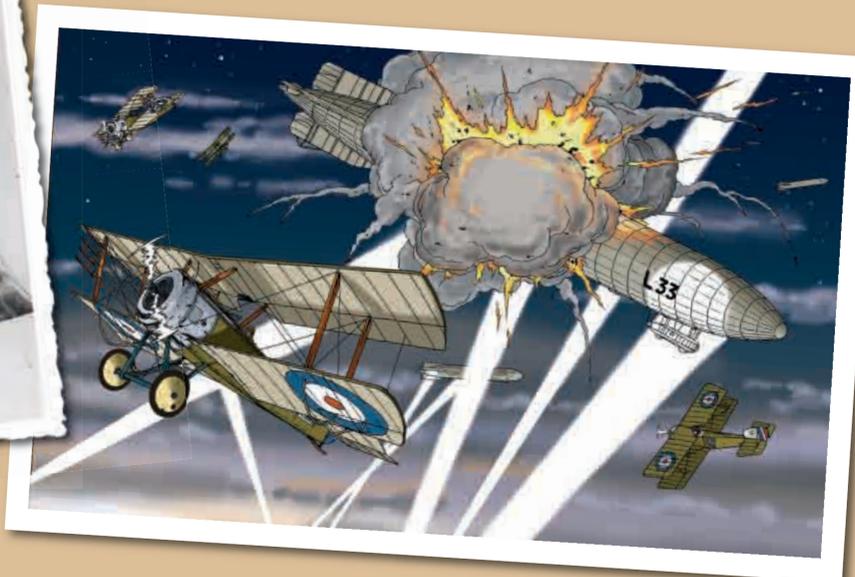
Il rejoint le 60<sup>ème</sup> squadron en mars 1917. Réputé mauvais pilote mais excellent tireur, il a déjà remporté 20 victoires deux mois plus tard.

Le 2 juin 1917, son attaque solitaire d'un aérodrome allemand sur le front d'Arras lui vaut la Victoria Cross. Il est le premier pilote canadien à recevoir cet honneur.

A la fin de la guerre, il totalise 72 victoires, bien que ce chiffre soit sujet à débats.



Lieutenant-Colonel William Bishop



Un raid de dirigeables Zeppelin a été détecté grâce à de puissants projecteurs. Une escadrille de Sopwith "Pup", chargée de défendre le territoire anglais, s'est lancée à l'attaque. Armés de fusées Le Prieur, les avions atteignent un des aérostats allemands - 1916.

# Edward RICKENBACKER (1890-1973)

Le capitaine Rickenbacker est pilote de course automobile avant la guerre. En 1917, il est affecté en France comme chauffeur du général Pershing. Il prend des leçons de pilotage pendant ses heures libres et devient pilote en mars 1918.

Fin mai, il comptabilise déjà 5 victoires et est décoré de la Croix de Guerre française. Suite à ses succès, il est nommé capitaine du 94<sup>e</sup> squadron de chasse. Il totalise 26 victoires et arrive en tête des pilotes de chasse américains de la guerre.

En 1938, il devient président de la compagnie aérienne Eastern Airlines et quitte l'entreprise en 1963. Il décède dix ans plus tard en Suisse.

« La plupart des pilotes qu'il a tués n'ont jamais su ce qui leur était arrivé. Il jaillissait du soleil, lâchait une brève rafale et disparaissait. Tel était Rickenbacker. » (Reed Chambers, pilote parlant de Rickenbacker).



Portrait de Rickenbacker



Nieuport XXVIII

## Un avion : le Nieuport 28

Il fut le premier avion utilisé par les pilotes de l'American Expeditionary Force (AEF) durant la Première Guerre mondiale.

**Moteur :** un Gnome 9N de 160 ch  
**Vitesse maximale à 2000 m :** 195 km/h  
**Plafond :** 5200 m  
**Masse au décollage :** 730 kg  
**Envergure :** 8,00 m  
**Longueur :** 6,20 m  
**Armement :** deux mitrailleuses Vickers de 7,7 mm

## L'escadrille LAFAYETTE

L'escadrille américaine est constituée le 18 avril 1916 de volontaires américains venus se mettre au service de la France en mémoire du marquis de La Fayette, connu pour son rôle lors de la Guerre d'Indépendance des Etats-Unis.

Elle regroupe une quarantaine d'aviateurs et devient à la fin de cette même année, l'escadrille Lafayette. En 1918, elle est intégrée dans le corps expéditionnaire américain. Consciente de la dette contractée, l'armée de l'air française a perpétué les traditions de cette unité.



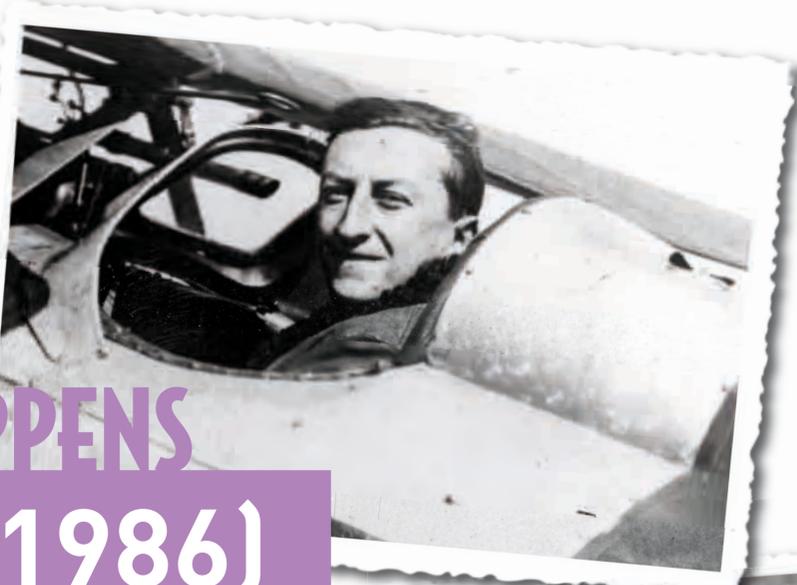
Rickenbacker devant son avion



Le capitaine Rickenbacker devant une voiture Hispano Suiza durant la guerre

Un Nieuport 28 piloté ici par l'As américain Edward Rickenbacker (en 1918) - 1917 - France.





Willy Coppens dans son avion

## WILLY COPPENS (1892-1986)

Le lieutenant Coppens est célèbre pour ses 37 victoires et ses survols de la capitale belge à hauteur des toits.

Le 18 février 1918, il rend ainsi visite à ses parents et rentre tranquillement à sa base malgré les chasseurs allemands qui tentent de l'abattre.

Coppens est surnommé par les Allemands "le Diable Bleu" en raison de son avion peint en turquoise.

Il se spécialise dans l'attaque des Drachen, les ballons d'observation allemands.

Le 14 octobre 1918, il est gravement blessé lors d'une mission et est amputé d'une jambe.

Après la guerre, il est promu capitaine et anobli par le roi Albert I<sup>er</sup>.



Francesco Baracca

## FRANCESCO BARACCA (1888-1918)

Après une formation de pilote en France, le Maggiore Baracca affronte ses premiers adversaires en 1915.

Célèbre pour son esprit chevaleresque, il attaque le 7 avril 1916 un avion autrichien et le contraint à se poser. Il atterrit à son tour, salue et serre la main du pilote ennemi.

Nommé commandant de la 91<sup>ème</sup> escadrille en été 1917, il cumule un total de 34 victoires.

Le 19 juin 1918, il est tué lors d'un vol au-dessus des positions autrichiennes.

L'emblème de son avion, un étalon noir cabré, a été repris en son honneur par des unités de l'armée de l'air italienne et par le constructeur d'automobiles Ferrari.

### Un avion : le Hanriot HD.1

C'est l'avion notamment de Coppens, qui fut longtemps considéré comme une excellente machine de guerre car il est très maniable.

**Moteur :** un moteur Rhône 9R de 110 ch  
**Vitesse maximale à 2000 m :** 185km/h  
**Plafond :** 6500 m  
**Masse au décollage :** 650kg  
**Envergure :** 8,70m  
**Longueur :** 5,85m  
**Hauteur :** 2,55m  
**Armement :** deux mitrailleuses Vickers de 7,7 mm



Hanriot HD 1

## Aleksandr KOZAKOV (1889-1919)

Dès le début de la guerre, il combat sur le front germano-russe. Faute d'un armement de qualité, ses méthodes de combat sont rustiques : il abat ainsi un avion allemand en abîmant l'aile adverse avec un grappin.

Début 1915, l'aviation tsariste se structure et Kozakov reçoit le commandement de la 19<sup>ème</sup> escadrille.

Il obtient sa vingtième et ultime victoire, le 13 septembre 1917 et est promu lieutenant-colonel. Peu après, la révolution éclate en Russie.

Le 3 mars 1918, il rejoint les Russes blancs qui luttent contre les Bolcheviks.

Il meurt durant cette ultime campagne, dans des circonstances inexplicables.

Portrait de Kosakov



### Le saviez-vous ?

#### Les Drachen

Ces ballons captifs sont retenus au sol par des câbles d'acier, déployés près des lignes de front pour permettre le réglage des tirs de l'artillerie et la surveillance des mouvements de l'ennemi.

Chaque ballon, gonflé à l'hydrogène s'élève jusqu'à 1500 mètres d'altitude et transporte un observateur qui donne les renseignements au sol par téléphone.

Peu maniables, non armés, les ballons sont des objectifs tentants pour les pilotes de chasse qui les attaquent avec des balles incendiaires ou des fusées.



Un ballon Drachen allemand



L'As belge Willy Coppens, aux commandes d'un Hanriot HD1, tente une attaque sur un ballon d'observation allemand 1917 - France.

# Manfred VON RICHTOFEN

## Le Baron Rouge (1892-1918)

**Né à Breslau (Silésie) dans une famille de noblesse rurale,** il entre à 11 ans en école militaire.

**A la déclaration de guerre,** il est affecté comme officier dans le 1<sup>er</sup> régiment de Uhlans.

**En 1915, il est muté dans l'aviation** en tant qu'observateur. Il vole en solo en septembre et gagne son premier combat aérien face à un bombardier un an après.

**En 1917, il reçoit le commandement de l'escadrille n°11** et fait peindre son avion en rouge. Il devient alors le célèbre Baron rouge. Son frère Lothar le rejoint pour combattre à ses côtés. Manfred Von Richthofen devient un héros national allemand.

**Grièvement blessé en juillet 1917, il repart malgré tout au combat.** Il décède en vol, dans des circonstances incertaines, le 21 avril 1918, juste après sa 80<sup>ème</sup> victoire. Il aurait été abattu par le canadien Brown et une batterie australienne.

**Manfred Von Richthofen est un ennemi loyal et généreux :**

un jour qu'il vole seul, il pique sur un avion qui photographiait les lignes allemandes. Son attaque est si rapide que ses occupants n'ont pas le temps de réagir.

Les deux hommes parviennent cependant à poser leur appareil avant l'explosion de leur machine. Manfred avait suivi la chute des Anglais mais à 500m son moteur le lâche brutalement, il réussit néanmoins à atterrir dans des barbelés à proximité de ses victimes.

Après une brève discussion avec les Anglais venus à sa rencontre, Von Richthofen apprend que les britanniques le surnomme "Le Petit rouge", amusé, le Baron les autorise à rentrer à leur base.



Portrait de l'As  
Manfred Von Richthofen

## Le saviez-vous ?

### Le cirque Richthofen

L'escadre commandée par Richthofen, surnommée "Le Cirque Richthofen" est crainte par l'ensemble des forces alliées car elle est composée de pilotes au sang froid hors du commun, pratiquant de redoutables méthodes de combat.

Les avions des quatre escadrilles qui composent cette impressionnante flotte aérienne portent des marques distinctes très colorées : lignes sinueuses noires à la Jasta 4, zébrures noires et blanches à la Jasta 6, jaunes à la Jasta 10 et rouges écarlates à la Jasta 11.

Le baron Von Richthofen  
(dans l'avion) et des pilotes  
de son escadrille



Fokker DRI

## Un avion : Le Fokker triplan

Cet avion reste attaché à la légende du Baron Rouge, Anthony Fokker, en 1917, en réalisa en effet un modèle unique à son intention.

**Moteur :** un moteur rotatif Oberursel  
**Vitesse maximale à 2000 m :** 185km/h  
**Plafond :** 6085m  
**Masse au décollage :** 585 kg  
**Envergure :** 7,20m  
**Longueur :** 5,77m  
**Hauteur :** 2,95m  
**Armement :** deux mitrailleuses LMG 08/15 de 7,92 mm

Plusieurs Albatros D.III du Jagdgeschwader n°1 décollent.  
Manfred von Richthofen mène l'opération  
1917 - Allemagne.



Ernst Udet,  
devant son avion

# Ernst UDET

## (1898-1941)

Il est engagé volontaire en 1915 comme officier de la circulation routière.

Il débute dans l'aviation comme observateur sur un Aviatik et participe à la capture du célèbre pilote français Roland Garros.

Début 1916, il est autorisé à voler seul. Très téméraire, il effectue de nombreuses figures aériennes : loopings, tonneaux, retournements...

En mars 1917, fort de 23 victoires, il intègre le prestigieux groupe de chasse Richthofen. En mai, il se voit confier le commandement de la 4<sup>ème</sup> escadrille de chasse et vole sur le Fokker DR.I.

Son avion porte les lettres L.O., le sobriquet de sa fiancée Eleanore Zenk, ainsi que le message "Du doch nicht !" (Certainement pas toi) à destination de ses adversaires.

Il est blessé au bras le 8 octobre 1918, lors de ses deux dernières victoires, et ne volera plus jusqu'à la fin de la guerre. Il poursuit sa carrière dans les meetings où il est le roi de la voltige.

Il contribuera au développement de la Luftwaffe avec Goering de 1936 à 1938, convaincu par ce dernier de mettre sa popularité au service de l'idéologie nazie. Dépressif, il se suicide en 1941.



Portrait d'Udet

## Un récit

De sa propre main, il fait le récit de sa première confrontation avec l'As français Guynemer :

Nous volons à la même altitude. Nous nous croisons si près l'un de l'autre que je peux voir parfaitement tous les détails du visage de mon adversaire. Au cinquième passage je déchiffre même l'inscription sur son fuselage "Vieux Charles" (l'insigne de Guynemer).

Quelle frousse, le Français a déjà abattu 30 avions et je devine aussitôt que la partie sera rude. J'essaie toutes les figures que je connais : looping, virage et vrille mais il anticipe tous mes mouvements à la vitesse de l'éclair. Je prend conscience qu'il est beaucoup plus fort que moi, mais si je tente de m'enfuir il pourra facilement me descendre.

Pendant huit minutes nous essayons tous les deux de nous placer en position de tir, soudain je le vois effectuer un looping et voler sur le dos au dessus de ma tête, je lâche par réflexe une rafale mais je le manque, une fois de plus !

La violence de la manœuvre m'a surpris. Je suis maintenant à sa merci. C'est alors qu'à ma grande surprise il lève la main, me salue, puis s'éloigne tranquillement.

Guynemer venait de prouver qu'il existait encore un peu d'esprit chevaleresque dans cette guerre moderne.

## Un avion :

### Le Fokker DR.I.

Léger, très manœuvrable et reconnu pour son agilité, cet avion perd sa réputation en juin 1918 suite à une série d'avaries aux ailes et de pannes de moteurs.

**Moteur** : un moteur Oberursel UR.II. 9 cylindres  
**Vitesse maximale à 2000 m** : 165km/h  
**Plafond** : 6100m  
**Masse au décollage** : 586 kg  
**Envergure** : 7,19m  
**Longueur** : 5,77m  
**Hauteur** : 3,00m  
**Armement** : deux mitrailleuses Spandau 7,92 mm

L'excellent chasseur Fokker D.VII aux mains d'Ernst Udet sort victorieux d'un combat contre un SPAD XIII (France) 1918 - Allemagne.



Ernst Udet, dans son avion



Le Siemens Schuckert D.III aux couleurs de l'As Ernst Udet porte le diminutif du nom de sa compagne « Lo » 1918 - Allemagne

# Godwin BRUMOWSKI (1889-1936)

**Godwin Brumowski est né en Galicie (aujourd'hui en Pologne).** Sous-officier sur le front russe au début de la guerre de 1914-1918, il obtient son transfert dans l'aviation austro-hongroise où il est observateur.

**En 1916, il est affecté sur le front italien** et accède au statut d'As dès janvier 1917. Il est très apprécié pour son sérieux et part étudier la tactique allemande en mars 1917. Il conseille par la suite de suivre les méthodes d'organisation et de combat de l'escadrille allemande et fait peindre ses avions en rouge comme Richthofen, mais ajoute une tête de mort blanche sur fond noir, symbole des corsaires.

Les affrontements sont quotidiens au dessus du front italien.

**En 1918, Brumowski est nommé à la tête de toutes les escadrilles autrichiennes.** Après 439 missions comme observateur et 35 victoires confirmées en tant que chasseur, il reçoit le 25 juin 1918 l'ordre de quitter le front.

**Après la fin de la guerre, il ouvre une école de pilotage.** Il décède le 3 juin 1936 à bord d'un avion piloté par l'un de ses élèves.



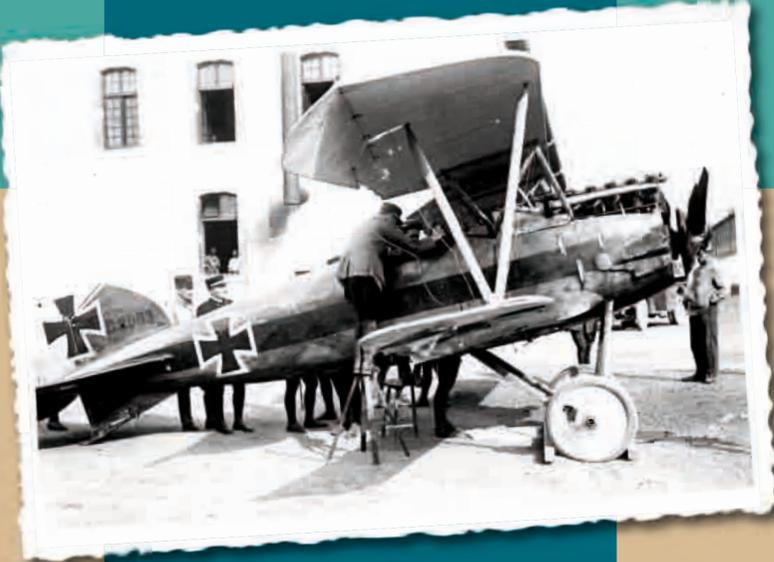
Brumowski

## Un avion : L'Albatros D.III Oeffag

De construction autrichienne, cet avion est le chasseur standard des forces austro-hongroises jusqu'à la fin de la guerre.

**Moteur :** un moteur Austro-Daimler  
**Vitesse maximale à 2000 m :** 175km/h  
**Plafond :** 6100m  
**Masse au décollage :** 910 kg  
**Envergure :** 9,05m  
**Longueur :** 7,33m  
**Hauteur :** 2,98m  
**Armement :** deux mitrailleuses Spandau 7,92 mm

Albatros DIII capturé par les français durant la guerre



## Un récit

Le 1<sup>er</sup> février 1918, Godwin Brumowski est attaqué par huit chasseurs italiens. Le fuselage de son Albatros est rapidement transformé en passoire après avoir encaissé 26 balles de mitrailleuses. Malgré son réservoir touché, l'As parvient à rompre le combat et atterrir sur l'aérodrome de Passarella...

Durant les premières semaines d'utilisation, les Bristol F.2b (Grande Bretagne) tombent en quantité sous les balles des chasseurs Albatros D.III (Allemagne) en raison de mauvaises tactiques de combat - 1917.



## Le saviez-vous ?

### Les dirigeables

Un ballon dirigeable est un aéronef plus léger que l'air, utilisant la propulsion par hélices pour se déplacer.

Un Allemand, le comte Zeppelin, contribue à l'essor du dirigeable et donne son nom à un nouveau type d'aéronef. A la fin de la guerre, les dirigeables construits dépassent les 200 mètres de longueur.

De nombreux Zeppelin allemands (96 en tout) bombardent au cours de la guerre la ville de Londres et d'autres cibles (231 attaques, 1 189 missions de reconnaissance). Ces bombardements sont rudimentaires et les projectiles sont lâchés à la main.



A Rochefort, les dirigeables Astra Torres AT1 et AT4

# MEMOIRE des As

Les As sont perçus comme les derniers chevaliers des temps modernes. Ils apparaissent, parfois à tort, comme des duellistes, avec leurs codes et leur honneur, dans un monde où la guerre est devenue massacre de masse. Ainsi, là où le poilu, le soldat des tranchées, est un anonyme dont la mort passe inaperçue, l'As est un héros national dont le décès provoque un vif émoi.

Ils deviennent des icônes de l'idéal patriotique que la propagande militaire de l'époque ne tarde pas à exploiter. Lorsqu'ils sont en permission, les plus célèbres d'entre eux mènent une vie mondaine, entourés de femmes et d'admirateurs.

Pourtant à la fin de l'année 1917, l'ère des combats solitaires entre pilotes est définitivement révolue : lors des combats aériens, il n'est pas rare de voir plus de cent appareils aux prises les uns avec les autres dans le ciel de France. A la fin de la guerre, l'Allemagne a construit 38000 avions et la France 51000.

L'ère des chevaliers du ciel a laissé rapidement la place à la guerre industrielle.

Dans les deux dernières années de la guerre, les combats aériens vont devenir de vraies hécatombes où de nombreux pilotes d'exception s'écrasent au sol et meurent carbonisés dans leurs appareils.

Que reste-t-il des As aujourd'hui ? Sur les zones du front, de nombreux monuments rendent hommage aux aviateurs abattus. Mais, les As ont surtout laissé l'empreinte de leurs légendes, véhiculées par la littérature et le cinéma, légendes qui ont marqué des générations de jeunes européens.



Monument en hommage à Nungesser et Coli à Etretat, en Seine-Maritime

## Le saviez-vous ?

La Première Guerre aura fait au total près de 9 millions de morts. Parmi eux, on compte près de 5600 aviateurs français, 7500 anglais et 11400 allemands.

*Les farman F50 refont un passage sur la zone qu'ils viennent de pilonner avec leurs bombes. Ces bâtiments, près de la voie ferrée, abritaient des réserves de munitions allemandes*

1918 – France.

*Trois SPAD du 103<sup>rd</sup> Aero Squadron américain viennent en rase-mottes mitrailler les positions allemandes. Le lieutenant Frank O'Driscoll Hunter ouvre la marche et essuie les premiers tirs de carabines des fantassins ennemis au milieu des déflagrations de la défense anti-aérienne*

1918 – France.



Inauguration en 1934 à Malo les bains dans le Nord, du monument Guynemer