

L'aviation dans la bataille du Grand Couronné (août-septembre 1914)

L'armée française s'est intéressée à l'aviation bien avant la première guerre mondiale. Si les premiers avions arrivent au sein de l'Armée en février 1910, l'aviation militaire avait été créée par la loi du 9 mars 1912 et 72 avions avaient participé du 9 au 18 mars de la même année aux grandes manœuvres du Poitou.

Messieurs Chevalier, Sansis et Pertuy ont, dans la revue N° 4 de « *Villers au fil des temps* », en 1982, raconté l'histoire du premier aérodrome de Nancy sur le plateau de Villers. C'est en 1913, après bien des négociations et des tractations financières que l'Armée s'installe sur ce plateau.

Le 12 juillet 1914, 22 jours avant la guerre, un meeting aérien y est organisé. Le 4 août 1914, l'escadrille 19 de six avions biplans « Maurice Farman », le MF 80 (parce que 80 chevaux) se pose à Villers. Cette escadrille est rattachée à la 2^e Armée dont la mission, selon le plan 17, est de marcher sur Morhange.

Rappelons que, depuis le traité de Francfort de mai 1871, la frontière avec l'Allemagne est la vallée de la Seille, à une vingtaine de kilomètres de Nancy. Pour rendre concrète cette situation, on comprendra que les pilotes qui décollent du plateau vers l'Est voient parfaitement le Saulnois dès le décollage. C'est le cas aujourd'hui pour les personnes qui circulent sur cette pelouse calcaire à proximité du technopole de Brabois.

Ces MF 80 ont pour mission des reconnaissances sur le secteur annexé, parfois, à de plus longues distances, à des réglages d'artillerie pour les batteries de la 2^e Armée.

La revue *ICARE* dans le numéro 195 de 2005 a consacré une belle description des missions de cette escadrille. On y apprend que, le 18 août, un observateur qui survole Morhange signale à son retour la formidable organisation défensive du site. L'opération est renouvelée le 19. Hélas ! personne ne portera attention aux renseignements des aviateurs.

A noter qu'il en sera de même à la bataille de la Marne, lorsque les troupes allemandes changent d'axe de marche, négligent la direction de Paris et obliquent vers le sud-est.

On a la preuve de la méfiance des états-majors à l'égard de ce nouveau moyen qu'est l'aviation pour se procurer des renseignements. Rien de tel que les bonnes vieilles reconnaissances au sol par la cavalerie légère !

Castelnau accorde un intérêt au moyen aérien pour obtenir une vision réelle du dispositif ennemi face à ses unités. On a dit que cela est dû au fait que sa fille était fiancée au jeune lieutenant Massol, aviateur avec lequel il conversait lors des visites du prétendant.

Ces aviateurs tenaient des journaux qui, outre les opérations, relatent les conditions météorologiques de la période. Ces journaux corroborent ceux des gens au sol qui citent des successions de jours caniculaires auxquels succèdent de violents orages. Le 10 septembre 1914 connaît « un temps exécrable » qui débouchera le 13, dernier jour de la bataille, sur « une tempête ».

La revue *ICARE* donne aussi la composition des moyens aériens à la disposition de la 2^e Armée. Le 2 août, cette dernière dispose d'une seule escadrille : la H.F. 1 à Toul (H.F. pour Henri FARMAN, du nom des appareils). Le 9 août, cette escadrille se fixe à Nancy, sur le plateau de Villers où était la M.F. 8 (Maurice FARMAN). A noter que cette escadrille, outre ses missions de reconnaissance, a opéré des bombardements. Ce même jour, la H.F. 19 et la M.F. 20 arrivent à Villers avec la BLC.2 (pour BLERIOT de cavalerie).

Ainsi que dit plus haut, les observateurs ont perçu l'astucieux système défensif autour de Morhange dès le 15 août et ce, malgré un temps défavorable (pluie persistante et plafond bas). C'est dans ce piège que les unités du 20^e C.A. vont se ruer.

Le 20 août à 10 H 30, Castelnau ordonne la retraite sur un front de 70 km de la Côte Sainte-Geneviève (Pont-à-Mousson) à Rozelieures. Ce recul épuise les Français mais il se déroule mieux que prévu. Le 23, la 2^e Armée s'installe sur l'appui du Grand Couronné, ces buttes-témoins à l'est de la Meurthe et de la Moselle.

À la surprise de l'état-major, les aviateurs rapportent que les Allemands négligent une marche vers Nancy pour aller plein sud vers Bayon et la trouée de Charmes. Les cinq escadrilles totalisent alors 29 missions le 24 août ce qui est considérable et représente 10 H 50 de mission. L'ennemi semble porter son effort sur le secteur où la 2^e Armée de Castelnau joint la 1^{ère} de Dubail. Castelnau profite de ce que les Bavarois présentent leur flanc droit pour faire attaquer les 15^e et 16^e Corps d'Armée aidés du Corps de cavalerie à sa disposition le 24 août. Les Allemands, surpris, sont rejetés sur leurs positions de la veille.

Tous les spécialistes reconnaissent que Castelnau a pu mener ce coup d'arrêt parce qu'il a tenu compte des informations des observateurs aériens et qu'il a su les interpréter. L'auteur de l'article de la revue, Stéphane Nicolaou, chercheur au Musée de l'Air et de l'Espace, ajoute que Castelnau « *accorde un crédit inhabituel* » pour l'époque aux renseignements aériens.

Les 4 et 5 septembre, après une préparation d'artillerie de grande intensité, l'infanterie allemande attaque de Sainte-Geneviève à la Mortagne et essaie

d'investir les revers des reliefs où sont situées les batteries d'artillerie françaises. Leur effort porte en particulier sur l'axe offert par la route nationale 74 qui conduit à Nancy. Castelnau songe à se réfugier avec la 2^e Armée sous la protection des canons des forts du Toulois. C'est une reconnaissance aérienne due au lieutenant observateur Berger de l'escadrille HF1 et au lieutenant pilote Menard qui lui permettra de comprendre que les 12 et 13 septembre, les Allemands ont retraits et repassés la frontière de l'annexion.

La bataille du Grand Couronné est terminée. Nancy est sauvée.

Durant tous ces événements, l'escadrille MS (Morane-Saulnier) n° 23 a été fortement sollicitée. En trois jours, les 28, 29, 30 août, ses 23 pilotes ont totalisé 34 missions d'une durée de 64 heures. L'aviation a joué un rôle primordial par ses missions d'observation. La liaison entre les équipages et les servants des batteries d'artillerie permit, dit Stéphane Nicolaou, « *des résultats remarquables* ».

Néanmoins, la revue signale que la sérénité était loin de régner dans les couloirs des lieux de décision. En effet, outre des animosités entre individus, des conflits régnaient entre les différentes armes présentes dans l'aviation. Il semble que les officiers les plus influents qui parvenaient à imposer leur volonté soient ceux d'une arme savante : l'artillerie.

A noter que cette bataille fut l'occasion d'utiliser la reconnaissance avec photographies des dispositifs allemands au sol.

Des noms célèbres ont décollé de Villers-les-Nancy. André Brault, alors lieutenant, a mené plusieurs missions sur tout le secteur, du Saulnois au Lunévillois jusqu'à Sarrebrück. Il terminera colonel en 1932 et revolera en 1939. Les calques de ses missions sont précieux.

Roland Garros nous a laissé un journal à partir du 16 août 1914. Il utilise également le terrain de Toul. Non content de survoler les combats, il décide, avec des camarades, de se rendre le 13 septembre en automobile dans la forêt de Champenoux alors que la bataille vient à peine de se terminer. Il donnera une description précise des vestiges de la bataille, allant jusqu'à donner des détails très impressionnants sur les cadavres français et allemands.

C'est durant cette bataille que l'aviation a révélé ses capacités au service des états-majors. Encore fallait-il vaincre les réticences de certains officiers repliés sur des conceptions rétrogrades.

QUELQUES RÉALITÉS CONCERNANT L'AVIATION RÉVÉLÉES PAR LES DEUX PREMIERS MOIS DE GUERRE DANS LE CIEL DU GRAND COURONNÉ.

Ces réalités sont révélées par les journaux tenus par les aviateurs et relatées, toujours dans la revue *ICARE* n° 195 de 2005 :

Les pilotes sont sans cesse confrontés au poids de leur observateur et de l'équipement emporté. Le 22 août, Roland Garros est heureux que son passager pèse moins

lourd que celui du 19 août. Il a également emporté moins d'essence. Cela lui permet de ne mettre que 25 minutes pour atteindre 2000 mètres !

Les passagers sont armés. Ce 23 août, l'observateur emporte une carabine automatique Browning à 5 coups. Il va tirer deux balles sur un Albatros allemand. Le combat a lieu à 30 mètres. Hélas ! les coups ne partent pas : « *l'arme est détraquée* ». Le 25 août, nouveau combat à 75 et 100 m de l'avion ennemi et à 1100 m d'altitude. Même combat le 26, malgré une mitrailleuse à son bord, l'Allemand fuit.

La technique de bombardement est originale. Pierre-Perrin de Brichambaut nous la décrit : « Il commence par lancer des bombes à la main. Les explosions incitent les Allemands à se plaquer au sol. L'aviateur lance alors des fléchettes. Deux boîtes qui couvrent une surface de 500 m sur 200 m. Les soldats couchés au sol offrent alors une plus grande surface vulnérable et les fléchettes font plus de victimes alors que la panique se répand chez les hommes et les chevaux. « *C'est alors un désordre indescriptible, un affolement général des bêtes et des gens... On court, on se terre, on se bat pour s'enfuir* ».

Les pilotes cherchent à améliorer les rayons d'action de leurs appareils. D'abord en gagnant sur le poids des passagers et de l'armement. Ensuite, pour mener des « *reconnaitances lointaines* », André Brault suspend à un mat de son avion « *un réservoir supplémentaire de 5 litres d'huile muni d'un robinet et relié au réservoir d'huile normal par un tuyau de caoutchouc* » qu'il ouvre après deux heures de vol. Le problème est le froid qui, à plus de 2000 mètres d'altitude, fige l'huile. Dans l'impossibilité de réchauffer le liquide, le pilote choisit de faire ses reconnaissances seul.

Les terrains cités sont ceux de Villers-les-Nancy, Toul mais également, Bayon, Lunéville et Pont-St-Vincent. En raison de la rusticité des appareils de l'époque, une bonne pelouse sur une surface plane et un sol solide, suffisait pour décoller et atterrir. Lorsqu'il vole sans observateur, l'aviateur lâche les commandes pour écrire et reporter ses observations sur une carte. C'est ce que fait, le 24 août, le lieutenant Brault au-dessus de Lunéville, Gerbéviller, rapportant ses observations au chef d'état-major du 16^e Corps d'Armée. Ce dernier refuse de croire qu'un aviateur peut observer à 2000 m d'altitude. L'aviateur va au QG de la 2^e Armée où on lui demande de repartir confirmer son observation. Lorsqu'il revient en annonçant qu'il a vu des batteries dans les bois, les officiers doutent de l'information. Néanmoins, Brault constatera dans l'après-midi que l'artillerie française, des 155 Rimalho tirent sur l'objectif qu'il a identifié.

Les aviateurs vont parfois à terre sur les lieux des combats qu'ils ont survolés. Les descriptions qu'ils laissent des vestiges et surtout des tués sont fort impressionnantes. Ainsi, Brault nous décrit « *les bois de Lamath et Xermaménil jonchés de morts bavarois littéralement entassés. Il fallait faire attention tellement il y avait de cadavres. Je me souviens entre autres choses, d'avoir vu un homme à genoux tué et resté dans cette position ; un autre mettant culotte bas tué sur place, sans s'être effondré, on aurait*

cru qu'ils avaient été pétrifiés instantanément. Enfin, je me rappelle encore un cadavre dont la tête manquait sauf un œil accroché comme au bout d'un long fil sortant du cou... Mais, hélas, je vis aussi bien des Français, des coloniaux tués en ligne en se lançant à l'attaque. La bataille avait coûté cher ».

Quant à Roland GARROS, le 13 septembre, il se rend en automobile avec un camarade sur le champ de bataille entre Amance et Champenoux. Les Bavarois ont évacué le secteur les jours précédents. « *Nous rencontrons d'abord un champ jonché de cadavres français de l'infanterie, un général, un ou deux cavaliers tués avec leurs chevaux. Un de ces derniers est au milieu de la route difficile à éviter avec notre auto. La figure est écrasée sur le sol, noire de décomposition : il enfourche encore le cheval tombé sur le flanc gauche, les pattes avant brisées. Une main tient encore le mousqueton, l'autre la rêne. Nous passons et arrivons à la forêt de Champenoux. Sur la lisière, nous trouvons les premiers cadavres allemands. Nous prenons des fusils tout chargés, en excellent état, et des sacs. Nous excursionnons dans la forêt qui a été occupée par les Allemands. Ils ont fait partout des abris souterrains dans lesquels nous trouvons une foule d'objets sans intérêt,*

abandonnés. Un de ces souterrains est meublé d'une table, de chaises et d'un petit tapis de jeu, témoignage qu'on y a joué aux cartes... Nous rapporterons des paniers d'osier porte-obus... Le premier détachement français que nous rencontrons nous apprend que nous avons été, en nous promenant, plus loin vers l'ennemi que nos avant-postes eux-mêmes ».

Ainsi, les aviateurs ne se contentent pas de survoler le champ de bataille, mais veulent se rendre compte de la réalité des combats au sol. En deux mois d'activité, les deux premiers de la guerre, l'aviation a révélé deux compétences : la reconnaissance et le bombardement. Il faudra plus de temps pour qu'une troisième soit développée : la chasse.

Certes, cette dernière est limitée par le fait que les aviateurs combattent au fusil et il faudra maîtriser la coordination entre la mitrailleuse et le rythme des hélices pour que la chasse soit efficace.

Malgré les conflits au sein des états-majors en ce qui concerne le rôle de l'aviation, celle-ci va prendre une place de plus en plus importante jusqu'à être reconnue comme une arme à l'égale de celles de l'Armée de Terre.

Philippe BRUANT