

# Les héros de la MF 44

## Un avion français abattu à Essey en 1915

En 2006, à l'occasion d'une brocante, le président de l'ALHiMiC (Association Lorraine d'Histoire Militaire Contemporaine) découvre chez un professionnel une série de photographies et cartes photographiques allemandes évoquant le crash d'un avion français dans les rues d'Essey près de Thiaucourt. Intéressé par l'histoire de ce village ainsi que par la thématique évoquée, il fait l'acquisition de ces documents. C'est alors que commence une enquête de longue haleine qui à ce jour comporte encore quelques points à éclaircir. Nous vous proposons d'en découvrir les différentes facettes.

Le 15 juin 1915, un avion français piloté par le sous-officier Jean Sismanoglou, accompagné de son observateur le sous-lieutenant Eugène Virolet est en mission dans le secteur de Flirey. Ils sont à bord de l'appareil MF 699 qui appartient à l'escadrille MF 44. Cette escadrille basée à Toul occupe ce secteur depuis quelques mois. En effet, elle a été créée au printemps 1915 à partir du deuxième groupe d'aviation stationné à Lyon. *Le personnel non navigant désigné quitte la compagnie de dépôt du fort de Bron, le 3 avril, se rend à Lyon où il embarque le 4 avril, pour rejoindre par voie ferrée Toul (Meurthe et Moselle). Arrivé le 5 au soir il est immédiatement dirigé sur le centre d'aviation où il va être cantonné. Quant aux personnels navigants, rassemblés au Bourget, ils arrivent à Toul par la voie des airs. L'escadrille ainsi formée, à compter du 4 avril 1915, est dotée de six Maurice Farman type XI, d'où son appellation MF 44. Son commandant est le capitaine Max van den Vaero. Le 15 Avril, au moment d'être mise à disposition de la 1ère Armée (Général ROQUES), l'unité se compose de 5 pilotes, 4 observateurs, 16 mécaniciens avion et 51 soldats.*



1. L'avion français au-dessus d'Essey, engagé par les tirs anti-aériens et à droite, l'avion allemand (Collection M. Rolin)

Cette escadrille arrive dans le secteur de la Woëvre dans le contexte des attaques de printemps qui viennent de s'achever sur un échec de l'offensive française. Les gains ne sont que ponctuels et ne permettent pas la réduction tant escomptée du Saillant de Saint-Mihiel. Localement, des actions se poursuivent, nécessitant d'avoir recours à des informations actualisées et en temps réel. *Les équipages de la MF 44 affrontent les dangers propres à une escadrille d'observation en allant repérer les objectifs, régler les tirs d'artillerie et constater leurs effets, surveiller les voies ferrées et les gares, fixer la ligne de contact des adversaires, éclairer le commandement par les photographies prises au cours des missions. Décollant de Toul, les équipages répondent à ces multiples exigences. Ils sont présents en permanence dans le ciel de la Woëvre, qu'ils sillonnent de Pont-à-Mousson à Étain, de Thiaucourt à Vigneulles. Fresnes, Chambley, le Bois-le-Prêtre sont survolés régulièrement. Avec hardiesse, quelques équipages tentent avec succès des vols de reconnaissance de nuit. Ils vont plus loin encore dans leurs essais en allant bombarder de nuit le trafic ferroviaire et des cantonnements. C'est donc dans ce contexte que le 15 mai, l'adjudant Sismanoglou, armé d'une simple carabine, attaque un avion ennemi et l'oblige à rentrer dans ses lignes, l'empêchant d'exécuter sa mission d'observation au-dessus des lignes françaises. Le 4 juin, le même pilote engage le combat avec deux appareils allemands, les contraignant à faire demi-tour.*

#### LA POLÉMIQUE AUTOUR DES CONDITIONS DU CRASH

Le 15 juin, accompagné du sous-lieutenant observateur Virolet, Sismanoglou exécute un réglage de tir d'une batterie de 120 L française contre une batterie d'artillerie adverse, lorsqu'ils sont attaqués par un chasseur ennemi. Le combat tournant à l'avantage des Français, l'Allemand n'insiste pas. L'équipage le poursuit ; il veut obtenir une victoire qui serait la première pour l'escadrille. Hélas un coup au but de la DCA adverse abat l'aéroplane français dans les lignes ennemies (Cf. Photo 1). L'appareil s'écrase près du moulin-scierie d'Essey (Cf. Photos 2, 3) ; les deux hommes sont tués et sont enterrés au cimetière du village le 16 juin (Cf. Photos 4). Les Allemands ont rendu les honneurs militaires et fait célébrer un office religieux. Le jour même, un avion allemand a jeté une lettre au-dessus de l'aérodrome français annonçant la destruction de l'avion. L'escadrille est en deuil. Elle vient de perdre son premier équipage, un des plus confirmés.

Cette version française du crash est en contradiction avec la version allemande que l'on découvre dans les sources bavaroises préservées des destructions de la Seconde Guerre Mondiale. On y apprend que le ministère de la guerre bavarois a approuvé cette première victoire aérienne, permettant par la même occasion de découvrir les identités des aviateurs et de l'escadrille adverse. « *Le 15 juin, le Leutnant Schlemmer, pilote, et l'Oberleutnant Baer, tous deux de la Bayerischer Feldfliegerabteilung N°3 (bFEA 3) décollent de l'aérodrome de Marimbois situé entre Dampvitoux et St Benoit. En opération dans la région du Bois-le-Prêtre près de Pont-à-Mousson, ils découvrent après 45 minutes de vol dans le secteur de la 10<sup>e</sup> Ersatz Division au-dessus d'Essey-Flirey, un avion Farman français. L'avion était le MF 699 de la MF Escadrille 44, l'équipage composé de l'adjudant Jean Sismanoglou et du sous-lieutenant Eugène Virolet. Il a été abattu.* » Faisant suite à



2. Les restes de l'avion écrasé en partie sur le chemin près du moulin (Collection M. Rolin)



3. Inspection des restes de l'avion (Collection M. Rolin)



4. Sépulture des deux aviateurs français à Essey (Collection M. Rolin)

ces faits, les aviateurs allemands Baer et Schlemmer demandent la croix de chevalier de l'ordre militaire Max Joseph. Mais l'attribution de cette décoration leur est refusée.

Il y a donc deux versions de l'événement qui s'opposent. La version française qui stipule que l'avion a été abattu par l'artillerie et la version allemande qui crédite les pilotes allemands d'une victoire. Or, à la vue des éléments allemands ci-dessus, il n'est pas établi que ce sont les pilotes du *bayerische Feldfliegerabteilung Nr.3* qui aient abattu l'avion français, même si la victoire leur a été attribuée. Le fait que la décoration bavaroise ne leur ait pas été décernée augmente le doute. Cela voudrait dire que la version française qui parle de barrage d'artillerie pourrait être la bonne. En parallèle, l'étude de la photographie de l'événement fait apparaître de nombreux éclatements d'obus autour de l'avion français visé par les batteries anti-aériennes. Nous constatons également la présence d'un autre appareil en retrait qui semble être l'avion allemand. Mais quelles formations d'artillerie anti-aériennes auraient pu faire ce travail ? Depuis le début de la guerre existent quelques petites unités appelées *Ballonabwehrkanonenzüge* (*BakZg*), qui s'appelleront en 1916 *Flugabwehrkanonenzüge* ou *Flakzüge*. En 1915, ces unités ne sont encore que balbutiantes, et la plus grande partie des batteries anti-aériennes sont en fait des batteries de *Feldartillerie*, toujours incluses ou rattachées au régiment de *Feldartillerie* dont elles sont issues. Dans le secteur du crash, celui de la *10<sup>ème</sup> Ersatz Division* (10ED) est stationné le *Ballonabwehrkanonenzug Schulze* qui deviendra entre avril et juin 1915 le *Ballonabwehrkanonenzug Nr. 105* (*BakZg 105*, puis *FlakZg 105*), rattaché aux *Feldartillerie Regiment Nr. 94* et *95*.

En décembre 2013, au cours des recherches effectuées sur ce dossier, un membre de l'ALHiMiC découvre les mémoires de Otto Borggräfe, du 1. Ers. Abt. F.A.R. 62. 1.Ers.Batt. (10. Ersatz Division) en secteur sur Pannes, Nonsard, Essey. À la date du 14 juin, il mentionne le combat aérien : « *Tout à l'heure à 8h 3/4 a eu lieu un combat au-dessus de notre batterie. Des aviateurs allemands et français se sont tirés dessus à la mitrailleuse. Les Allemands ont attaqué à plusieurs reprises jusqu'à ce que le Français s'écrase. Un coup au but a atteint le réservoir de carburant et généré une explosion. L'appareil était à 1 200 m de hauteur. Les deux occupants et le moteur sont tombés dans le village d'Essey. La route était jonchée de morceaux de chair des deux occupants, un sergent et un officier.* »

Ce témoignage semble cohérent, même s'il situe l'événement une journée avant les faits. Il permet également d'éclaircir quelques points, comme celui de l'absence des corps des aviateurs sur les différents clichés. Toutefois, le doute subsiste encore quant à savoir qui a réellement abattu l'avion MF 699.

#### LES AVIATEURS IMPLIQUÉS DANS CET ÉVÉNEMENT

En ce qui concerne les aviateurs français, ceux-ci étant «Morts au Combat», la première démarche a été de consulter leurs fiches de décès sur le site «mémoire des hommes» du ministère de la Défense. Il en ressort que Jean Sismanoglou est natif de Turquie et qu'Eugène Virolet possède deux fiches de décès, qui toutes deux parlent d'une « chute dans les lignes ennemies, accident de service ».

#### L'adjudant Sismanoglou (Cf. Photo 5) :

Né le 2 septembre 1887 à Sansorin (Turquie) il s'est engagé dans le génie comme simple soldat mais était titulaire d'un brevet de pilote civil n° 336, obtenu sur Blériot le 23 novembre 1910 et d'un brevet de pilote militaire n°506 décroché le 2 août 1914. Il a été affecté à différentes unités : BL 30, RGAé (réserve générale de l'aéronautique) du Bourget le 7 avril 1915. Il obtient une citation à l'ordre de l'Armée le 4 janvier 1915 au sein de la BL 30 et est décoré de la médaille militaire. «*D'une rare bravoure, n'a pas hésité, à plusieurs reprises, à survoler les lignes ennemies à faible altitude pour accomplir sa mission. A exécuté de nombreux vols de nuit. le 15 mai 1915, armé d'une carabine, a attaqué résolument un avion allemand, l'a empêché de continuer sa reconnaissance et l'a obligé, par une poursuite habile, à rentrer dans ses lignes.*» Son corps repose aujourd'hui à la Nécropole Nationale de Flirey, tombe 1986.



5. Sismanoglou, second à partir de la gauche, le 4 juin 1915 avec d'autres aviateurs de son escadrille

(Source : Service Historique de la Défense)

#### Sous-lieutenant Eugène Virolet (Cf photo 6) :

Né le 6 février 1890 à Clermont-Ferrand, il rejoint la MF 44 le 14 avril 1915 en provenance de l'escadrille C 17. Son corps est rendu à sa famille après guerre.



6. Sur la photo de groupe, Eugène Virolet est le cinquième du second rang, en partant de la gauche

(Source : Service Historique de la Défense).

### L'Oberleutnant Otto Baer (Cf Photo 7) :

Né le 1<sup>er</sup> novembre 1882 à Schwegenheim dans le canton de Gemersheim (Bavière), il habitait *Friedenstraße 6* à Metz (actuellement rue de la Paix) où il a servi comme adjudant au 3<sup>e</sup> bataillon du 8<sup>e</sup> *bayerische Infanterie Regiment* du 17/02/1902 au 01/08/1914. Il est muté ensuite comme officier observateur à la *bFEA 3*. Il fera toute la guerre dans l'aviation en Lorraine, dans les Vosges et en Alsace.



7. Oberleutnant Baer (second à partir de la droite) dans un groupe d'aviateurs d'un *bayerische Feldfliegerabteilung* (Collection M. Rolin)

### Le Leutnant Schlemmer (Cf Photo 8) :



8. Les officiers pilotes décorés de la croix de fer de 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> classe, parmi eux, le *Leutnant* Schlemmer premier à droite. (Collection privée)

Né le 8 juillet 1889 à Wollstein, il habitait Schlesheim. Il intègre en automne 1909 l'armée royale Bavaroise dans le 18<sup>e</sup> *Infanterie Regiment*, il passe aspirant le 4 mai 1910. Après ses études à l'école de guerre de Munich, il devient *Leutnant* le 26 octobre 1911. Le 13 octobre 1913, il intègre le bataillon d'aviation de Schlesheim. Dès le début de la guerre il est affecté comme aviateur au *bayerische Feldfliegerabteilung Nr 3* où il passera 2 ans. Il devient *Oberleutnant* le 9 juillet 1915. Le 8 mai 1916, il est nommé à l'état major du parc d'aviation de la 6<sup>ème</sup> armée (*6. Armeeflugpark*) où il passera 2 ans. Le 11 juillet 1918, il entre à l'état major de l'*Inspektion der Flieger* bavaroise jusqu'en juillet 1919. Il est nommé *Hauptmann* (capitaine) le 18 octobre 1918. En été 1939, début de la 2<sup>e</sup> Guerre Mondiale, il est commandant du *Gebirgsjäger Regiment Nr 137* avec lequel il fait la campagne de Pologne. Il passe général de division le 1<sup>er</sup> décembre 1940 et général de corps d'armée le 1<sup>er</sup> décembre 1943. Il décède le 2 juin 1949 à Heidelberg.

En juin 2015 sera inauguré un monument à la mémoire des acteurs de ce drame, au lieu et place du crash à Essey-et-Maizerais. Vous qui lisez ces lignes êtes d'ores et déjà cordialement invités. Nous vous encourageons également à nous transmettre tout nouvel éclairage de l'événement, que vous auriez dans vos archives concernant les conditions de la mort de ces deux aviateurs. Pour ce faire, vous pouvez nous contacter sur le site <http://www.alhimic.fr/>

Nous remercions le capitaine Fourmond, commandant l'escadrille BR 44 « *La Verte* » de la BA 133 Nancy-Ochey, héritière de l'escadrille MF44, pour son aide.

### SITOGRAFIE :

[http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/escadrille044.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille044.htm)

<http://www.past-to-present.com/vieilletige.cfm?id=337>

<http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/article.php?laref=1>

<http://jeanluc.dron.free.fr/th/S/index.html>

Marc ROLIN, Laurent SCHNEIDER  
Association Lorraine d'Histoire Militaire Contemporaine