



**LE FIGARO - 25 NOVEMBRE 1939**

**UN JUNKERS TOMBE EN FLAMME DEVANT NOS LIGNES**

**L'heure du spectacle pour nos fantassins**

*De notre correspondant de guerre Maurice Noël*



**L'avion allemand abattu en Franche-Comté. Les restes du  
« DO 17 », dont les trois occupants ont péri**

**L'Etat-Major allemand est pris en flagrant délit de mensonge  
Dans son communiqué il n'avouait qu'un seul avion disparu**

**Voici la liste des quatorze appareils abattus**

Le communiqué allemand du 23 novembre signalant la grande activité aérienne du 22 novembre a annoncé qu'un seul avion allemand n'était pas rentré à sa base.

Le Grand Quartier des Forces aériennes communique les renseignements suivants :

*Le 22 novembre, 6 avions ennemis ont été abattus, dont 5 sur notre territoire :*

Un Messerschmidt 109, à Haraucourt, dans la région de Mézières - le pilote est tué,

Un Messerschmidt 109 à Strasbourg - pilote prisonnier.

Un autre Messerschmidt 109, à Goersdorf, à 30 km de Wissembourg - pilote prisonnier,

Un Messerschmidt 109, à Hatten, au nord d'Haguenau - pilote tué,

Un Messerschmidt 109, à Remening-La-Puttelange pilote prisonnier.

Le sixième appareil, un Heinkel 3, a été attaqué au-dessus de Gravelines. Selon l'Agence Belga, cet avion est tombé désarmé dans la région de Thourhur - pilote indemne, les trois autres passagers tués.

*Le 23 novembre, 8 appareils ennemis ont été abattus sur notre territoire par les forces aériennes franco-britanniques :*

Un Dornier 17, à Raucourt, région de Mézières - 3 blessés prisonniers,

Un autre Dornier 17, à Courtebrune, près de Besançon - appareil brûlé, équipage tué,

Un Heinkel n° 3 à Macker, au sud de Boulay - 2 tués, 2 prisonniers, dont un blessé,

Un Dornier 17, à Angeville - appareil brûlé, équipage tué,

Un Dornier 17, à Bras-sur-Meuse, près de Verdun - 3 aviateurs prisonniers,

Un Dornier 17, à Vienne-la-Ville, près, de Sainte-Menehould - 1 tué, 2 prisonniers,

Un Dornier 17 à Audun-le-Roman, près de Thionville - équipage tué,

Un Dornier 17, à Ecury-sur-Coole, près de Châlons-sur-Marne - équipage tué.

Les Communiqués du 24 Novembre :

MATIN

Rien d'important à signaler pour la nuit.

Au cours de la journée du 23 novembre, huit avions de reconnaissance allemands ont été abattus sur notre territoire, dont quatre par l'aviation britannique et quatre par l'aviation française.

Un de nos avions de chasse n'a pas rejoint sa base.

SOIR

Un coup de main ennemi dans la région à l'est de la Moselle a échoué.

Nous avons fait quelques prisonniers.

Actions d'artillerie locales.

Activité aérienne réduite au cours de la journée.

---

*De nos lignes.* - Au détour du chemin, un groupe de remueurs d'argile, le nez en l'air, jette à notre passage :

- Y a des mouches là-haut !

Si haut ! Il faut chercher longtemps ; le bruit des moteurs, même, nous arrive mal. L'on s'aide du repère d'un nuage pour dénombrer dans le ciel les points noirs suivants : quatre, cinq. Un petit sergent consciencieux arrive à sept.

L'aviation de cette guerre a porté haut son champ de bataille. Les fantassins accueillent la novation avec regret : adieu le plus souvent le prestigieux spectacle ! Que les aviateurs se battent à 5,000 mètres, le spectacle n'est certes pas aboli, ce n'est plus qu'une pièce dont le fantassin cherche le sens, où il s'efforce sans beaucoup de succès de distinguer le personnage sympathique du mauvais sire. Il n'est convié qu'au dénouement, à la violence de la dernière scène.

Encore un regret : dans l'autre guerre, me dit-on, l'explosion des obus de l'artillerie allemande contre avions laissait dans le ciel des flocons blancs. Le flocon favorisait l'intérêt sportif, il identifiait, pour le combattant de la tranchée, l'ami et l'ennemi de l'air qui, par surcroît, présentaient leurs tours à une altitude humaine. Aujourd'hui, nous usons, et les Allemands usent, tout à la fois du blanc et du noir. Comment s'y reconnaître ?

Les fantassins combattants de 1939 usent, eux, d'un souffle d'humour pour juger qu'ils sont des spectateurs mal placés par l'ouvreuse....

## **Les poètes de l'endroit**

Nos gars parlaient de *mouches*.

Ils créent d'autres images, plus fines. Mais oserai-je jamais écrire comment on appelle l'un de nos appareils d'observation ? D'un mot populaire qui, depuis des siècles, décore les belles de jour et de nuit. Il passe sur nos têtes à 2 500 mètres environ, dans sa lenteur solide ; il coupe son vol rectiligne de brefs zigzags sur sa gauche, puis sur sa droite, pour échapper à la visée ou au tir des canons antiaériens de l'ennemi : au vrai, avec de la bonne volonté, il n'est pas impossible d'évoquer un provocant mouvement de hanches...

Mais l'image a une autre source : dès qu'il vient sur nous, la chose est acquise d'avance, un, deux, trois points noirs apparaissent soudain, tournent, frôlent, s'écartent et reviennent - les chasseurs protecteurs de l'observation, compagnie soudaine qui semble rivée par un instinct implacable à la belle déhanchée. Il fallait des garçons réduits au régime du célibat pour découvrir qu'il prenait des airs de séductrice publique.

Ces artisans de poésie sont, à mon sens, des ingrats. Ce lent appareil, ils devraient le saluer des plus beaux noms qui furent donnés aux mères tutélaires.

Sa dure mission accomplie, des douzaines de clichés photographiques sortiront de ses flancs, de ces clichés qui épargnent les vies françaises à l'heure du choc : l'un livre des emplacements de batteries (les Allemands nous sont sensiblement inférieurs dans l'art du camouflage) dont le feu sera, le moment venu, neutralisé. Un autre présente deux petites taches informes qui, à moi chétif, ne disent absolument rien, mais qui, au capitaine expert et longtemps silencieux vont livrer un renseignement capital. Nouveau dépôt de

munitions ? Nouveau pont en construction sur la rivière ? Traces de pas autour d'un tertre ? Minces signes : dans le cerveau du chef d'état-major, ils prennent le rôle de l'os de Cuvier ; par contre, il est au courant des intentions de l'ennemi et de son dispositif.

## **La vitesse n'est pas tout**

La disproportion d'agilité de la séductrice et de ses suiveurs, de certains de nos appareils d'observation, frappe le combattant des lignes. Cet étonnement de terrien amuse, par contre, le lieutenant-colonel X... commandant d'un groupe d'observation, et l'un des maîtres du genre.

- Sommes-nous ici pour faire de la vitesse ? Notre mission est de faire savoir au commandement ce qui se passe dans les lignes allemandes, et pour cette mission deux moyens : le cliché photographique, l'observation directe. Plus nous travaillerons lentement, meilleur sera notre travail. Si l'avion d'observation pouvait survoler ceux d'en face à 80 kilomètres à l'heure, ce serait l'idéal. Que me faut-il pour cela ? Un ciel tranquille. J'ai besoin que l'on me permette de travailler en paix ; j'ai besoin que nos camarades de l'aviation de chasse ou de quelque autre arme que ce soit déblaient le ciel devant moi de tous les gêneurs - mes pilotes « se garant », pour leur compte, par leur tactique de vol, des risques de l'obus. En somme, la vitesse n'est pour moi qu'un élément de salut de l'équipage, mais non pas une condition de travail. Au contraire. Or, le travail d'abord...

J'ai retenu la leçon, afin de corriger l'image de nos poètes. L'avion d'observation, dans la ruche guerrière, c'est la reine importante elle tient dans ses flancs le destin futur de tous. Les chasseurs qui mènent autour d'elle leur danse, leurs figures de danse, ce sont ses gardes du corps.

## **« Touché ! Touché !**

Là-haut les avions, français et allemands mêlés, mettent leurs points noirs doucement mobiles, moins perceptibles, tout aussi éloignés, dirait-on, que le sont la nuit les étoiles.

Le drame a éclaté : un drame qui ne dure pas cinq secondes.

Un écho de mitraille vient jusqu'à nous, et en même temps près d'un point noir a surgi gros comme un poing de fumée noire.

- Touché ! Touché !

N'avez-vous pas le souvenir de ce soulèvement brutal de passion qui secoue une enceinte de sport ? Le nez en l'air, je n'y avais pas pris garde : une foule soudaine s'étale sur le plateau. Les nôtres sont sortis de partout en chandail, beaucoup nu-tête, sans le casque. Cet espace à peu près désert des lignes est pris par la magie : cinq, six gars, tout à l'heure, se découpaient seuls sur l'horizon, et maintenant les voici par centaines à crier Tout se passe comme si la main invisible de Dieu avait soudain décapé la fourmilière.

Gros comme un poing de fumée et aussitôt une flamme - une flamme qui tombe comme en s'enfonçant. Elle disparaît dans le nuage. Elle réapparaît à la limite inférieure du nuage, et cette fois c'est une torche immense, et cette fois le spectacle est bien pour nous, hommes de la terre : à 1.500 mètres, un avion

brûle... Un paquet de feu se détache, c'est une aile qui tombe. En même temps que l'autre aile, une masse noire tombe du crassier. J'ai vu le parachute se déployer, le dôme un bref moment se balancer... Le dôme prend feu, des flammes courent le long des cordelettes : une grossière silhouette humaine tombe avec une vitesse saisissante. Elle est tombée à six kilomètres sur la droite de notre position.

### **La mort de l'aviateur**

J'ai compris le tragique solennel de l'aviation. L'on ne meurt pas modestement, la nuit, dans un coin de bois, en s'écroulant dans la gadoue sous une balle à l'aine.

Des flammes couraient le long des cordelettes du parachute.

Cet homme de l'air mourait ainsi que les grands suppliciés des siècles passés, sous cinquante mille regards rivés à son corps. Il meurt, pour nous, sans visage, sans cris, sans paroles - masse noire qui dégringole dans la solitude d'un ciel ensoleillé. Mais nous savons ce que devient au sol un homme qui dégringole de 1 500 mètres.

Le signal annonciateur de sa fin porte une grandeur de mythe. La torche occupe deux secondes le ciel. Le brasier se décompose, le drame est fini.

### **Le drame du spectateur**

Le coeur étreint, sans détourner les yeux, au milieu de nos gars allumés, je répète ma question à chaque seconde du tragique spectacle :

- Mais quel avion est-ce ?

Ah ! Dur moment où l'on ne sait où porter son cœur ! Vers le triomphe ou vers le deuil ?

A mon côté, une voix traînante de paysan répond enfin :

- C'est un Fritz !

Je le sais bien, que c'est un avion ennemi ! Mais comment le savons-nous ? Nous n'avons vu que des points noirs très haut, la fumée, la flamme, et lorsque le vaincu fut à portée humaine de notre regard, il n'était plus qu'un brasier où aucune forme ne se laisse plus distinguer...

Au vrai, voici le drame du combattant spectateur ; nous ne savons rien. Et voici la force de l'espérance : l'espérance en nous s'est faite si violente qu'aucun gars, si placide qu'il soit, n'incline au moindre doute. Nous avons, à la première seconde, à la première flamme, décidé de la victime.

Un lieutenant d'artillerie surgit sur le chemin ; il s'avance vers nous, les jumelles à la main, et crie :

- C'est un Junkers.

- Vous en êtes sûr ?

- Absolument sûr. Je le tenais depuis un moment dans mes jumelles.

C'est un homme de l'art - le chef de l'observatoire avancé.

Alors nous avons connu le pur moment de la joie. Les exclamations et les cris avaient cessé. Tout revenait au rythme silencieux de la vie des lignes. Mais je

regarde longtemps les visages de nos gars : chacun manifeste la vivacité d'un bonheur personnel. Si vous voulez comprendre le camp que peut porter une patrie et la communauté des coeurs, vivez le moment où un lieutenant d'artillerie vous jette :

« C'est un Junkers. »

C'était un avion allemand. Le communiqué d'aujourd'hui fixe avec son art propre, ce que j'ai vu hier : « *Un avion de reconnaissance ennemi a été abattu dans nos lignes...* »

**Maurice Noël.**

Cette page est une annexe à : [« Les Hommes du Groupe de Chasse GC III/6 »](#)

Faisant partie du [« Site personnel de François-Xavier BIBERT »](#)