

suite COMPLEMENT ENQUETE

Le 1er secteur aéronautique serbe, qui couvre la moitié Est de cette zone d'action, est implanté à Vertékop et comprend seulement deux des cinq escadrilles (521 et 522). A son extrémité Nord-Est se situe la base de Gorgop. Il n'est donc pas surprenant que l'escadrille 505 ait pu être déplacée de l'une à l'autre de ces bases dans le cadre de la préparation de la grande offensive qui devait étroitement unir les forces serbes et françaises. Cela permettait de rééquilibrer les forces entre les 2 secteurs (escadrilles 521, 522 et 505 pour le 1er secteur à l'Est, escadrilles 523, 524, 525 pour le 2ème secteur à l'Ouest). Mais tout cela n'est que pure supposition.

L'AVION DE RAYMOND PINAY

En 1918, l'escadrille a perçu de nouveaux avions qu'elle va conserver jusqu'à la fin du conflit : les célèbres Bréguet XIV qui viennent alors révolutionner l'aviation de reconnaissance et de bombardement. Raymond Pinay a donc été tué aux commandes de ce nouvel appareil particulièrement performant, dans sa version A2, biplan de reconnaissance biplace, dont 3916 exemplaires seront construits. Grâce à son moteur Renault de 280 CV, il pouvait atteindre la vitesse de 190 km/h et monter jusqu'à 6100 m. Il pesait 1,1 tonne à vide et 1,7 tonne en charge, ses 2 réservoirs remplis chacun de 130 litres d'essence.

Il disposait comme armement d'une mitrailleuse Vickers de 7,7 mm tirant dans l'axe de l'hélice et à l'arrière de 2 mitrailleuses Lewis mobiles de 7,7 mm servies par l'observateur. Le support de mitrailleuse arrière pouvait aussi recevoir une caméra ou un appareil photographique. Le Breguet XIV sera au total produit en 8370 exemplaires et restera en service jusqu'en 1930. Il s'illustrera en particulier au sein de l'aéropostale, dans sa version transport 14 T qui disposait d'un rayon d'action de 460 km, avec à ses commandes entre autres, les célèbres Mermoz, Guillaumet et St-Exupéry.

LE PERSONNEL DE L'ESCADRILLE 505

Cette escadrille connaissait, comme beaucoup d'unités sur le front d'Orient, des problèmes d'effectifs. En effet, nombreuses étaient les évacuations sanitaires dues au paludisme qui sévissait dans cette région et faisait en particulier des ravages à Thessalonique

(comme je l'ai expliqué dans le Coq Pelaud n°16 à propos de mon grand oncle Etienne Thélisson). Les escadrilles étaient de ce fait amputées d'une bonne partie de leurs effectifs en personnel navigant (pilotes et observateurs) ou rampants (mécaniciens...). En juin 1918, alors que l'escadrille 505 aurait dû compter 14 officiers et 108 sous-officiers et hommes de troupe, elle ne dispose que de 7 officiers et 82 sous-officiers et hommes de troupe, ce qui n'est pas sans poser de gros problèmes.

Le commandant de l'escadrille 505 depuis juin 1918 était le lieutenant Picard.

LES MISSIONS DE L'ESCADRILLE 505

En 1917, cette escadrille oeuvrait au profit du haut commandement du corps expéditionnaire en Orient. Elle accomplissait surtout des missions de reconnaissance aérienne à longue distance (photographie, renseignement de l'artillerie pour aider à régler ses tirs). Elle pouvait aussi ponctuellement être donnée pour un temps limité en renforcement à une grande unité pour une opération particulière...

En juin 1918, le secteur du Vardar qui revêtait une grande importance pour le haut commandement est doté d'une aéronautique propre : les escadrilles 502 et 505 sont mises à sa disposition ainsi que la 35^e Compagnie d'aérostiers.

DES CONDITIONS METEO TRES DIFFICILES

En 14-18, l'aviation n'en étant qu'à ses débuts, les conditions climatiques sont un facteur déterminant. Gorgop est un terrain situé en Macédoine du nord, en zone montagneuse. Les pilotes y sont souvent confrontés aux vents violents des montagnes dont le principal est « le Vardar » (le Coq Pelaud n° 33 précise que l'appareil de Raymond Pinay déjà endommagé par les tirs, a été pris dans un violent remous, qui a détaché une aile de l'appareil et provoqué sa chute). En été, les températures très chaudes ne favorisent pas l'ascension des avions et fatiguent le matériel. Les nuages y sont nombreux et gênent le décollage des avions sur ce terrain situé en altitude, puis ils masquent la visibilité au sol pour les missions de reconnaissance.

Au printemps et en automne, le brouillard dans les vallées gêne également cette visibilité. En hiver, le climat est rude et la neige gêne le décollage et l'observation. Ainsi, entre décembre 1917 et avril 1918, il y a eu au maximum entre 5 jours et 10 jours de vol par mois.

DES CONDITIONS TACTIQUES DE VOL PÉRILLEUSES

L'emploi de l'aviation est donc moins aisé dans ce relief tourmenté. Il est très difficile d'y trouver des terrains plats favorables à l'implantation d'un aérodrome. Même les terrains principaux présentent des risques pour les pilotes à qui l'on dispense des conseils pour chacun d'eux... Les terrains de secours, indispensables en cas de panne, sont très rares. La présence de l'un deux aurait peut-être pu sauver Raymond Pinay au retour de sa mission.

De plus, en vol, les équipages sont exposés aux tirs en provenance des crêtes, ce qui a probablement été le cas de Raymond lors de sa mission mortelle du 14 septembre 1918 (Le Coq Pelaud explique que « son appareil avait été soumis à des tirs ennemis durant deux heures »)...Il y a donc fort à parier que Raymond comptait utiliser Vertékop, comme terrain de secours pour son avion endommagé.

Reste l'acte de pur héroïsme de l'observateur, qui « pendant les quelques secondes qu'a duré leur chute, eut le courage de lancer ses papiers », ce qui a permis au commandement allié de bénéficier des éléments du compte-rendu de reconnaissance pour préparer la grande offensive du lendemain, 15 septembre.

UNE MORT ATROCE

La mort de Raymond et de son observateur a été atroce, comme celle de la plupart des navigateurs de l'époque. Ainsi le caporal mitrailleur Valat a été vu crispé sur ses mitrailleuses et continuant à tirer au milieu des flammes qui l'environnaient. Le caporal pilote Mestre s'est dressé dans la carlingue de son avion embrasé et a adressé à ses camarades un signe de la main avant de se jeter dans le vide : signe d'adieu et de libre acception de la mort glorieuse qui lui était réservée. Combien d'autres gestes héroïques ont dû être accomplis que la modestie de ceux qui sont revenus ne nous fera jamais connaître !

Alors que Pégoud avait réalisé en 1913 le premier saut en parachute depuis un avion, alors que les aérostiers qui réglèrent les tirs d'artillerie en étaient équipés, le commandement n'a jamais voulu doter les aviateurs de parachute, de peur peut-être, de leur donner la mauvaise idée d'abandonner prématurément leur appareil endommagé, plutôt que de tenter de le

suite page 3