

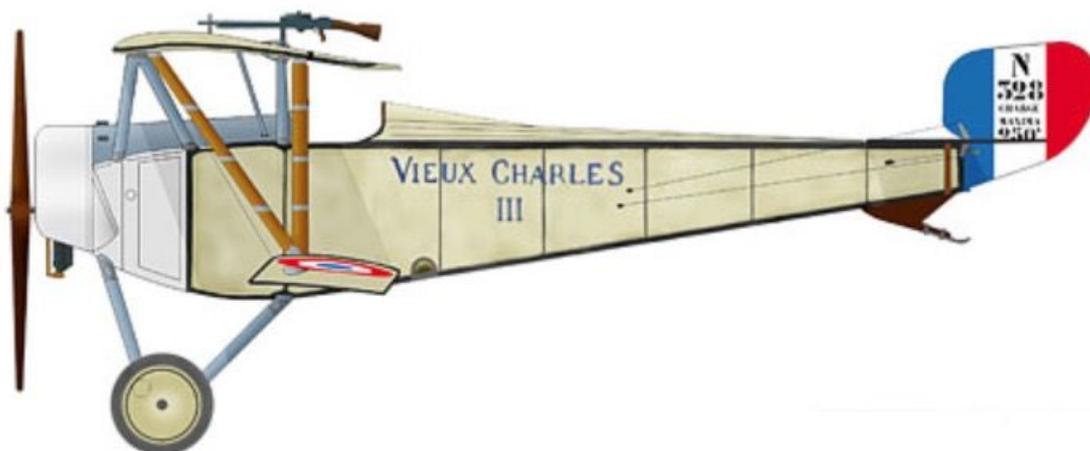
## Accident avion Jean Marius, le 20 avril 1917

Muté dans le premier Groupe d'Aviation, détachement de l'école de Pau, Jean Marius a été victime d'un accident d'avion comme indiqué dans le rapport d'accident :

« ... Certifions que soldat Jullien Jean, mitrailleur à l'école de Pau immatriculé sous le numéro n°325, le 20 avril 1917 à treize heures 30 minutes a été victime d'un accident aérien à la suite duquel il se plaignait de douleurs à l'épaule et aux membres. L'accident est survenu dans les circonstances suivantes : Passager à bord de l'appareil **Nieuport n°328** partant faire un vol d'entraînement. Le moteur ayant faibli et à la suite d'une glissade, l'appareil vint s'écraser sur le sol. Le soldat Jullien fut transporté à l'hôpital par l'ambulance de l'école. ... »

Mis à part les “ contusions multiples par chute d'avion service commandé à l'école de combat” comme indiqué au verso du rapport d'accident, le plus intéressant c'est l'indication donnée sur l'avion incriminé. Il s'agit ici d'un Nieuport n°328. Cet avion n'est pas tout à fait inconnu dans les annales de l'aviation.

C'est sur internet que j'ai retrouvé trace de cet avion. (voir photo)



Nieuport 10 B n° N 328 baptisé "Vieux Charles III" du Slt Georges Guynemer de l'escadrille N 3 en juin 1916 - Il s'agit d'un avion monocoque remotorisé avec un moteur Rhône 110 ch - Cet appareil est équipé d'un pare-brise, d'un rétroviseur et d'un appui-tête - On ne connaît pas d'autre exemple sur Nieuport 10 français - Il arbore l'inscription "Vieux Charles III" - Il n'a probablement pas dépassé le début juillet 1916 puisqu'il ne porte pas de cigogne, ni numéro individuel - Il pourrait avoir été abattu, le 6 juillet 1916 - Dessin David Méchin que je remercie pour son aide.

Image tirée de : [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/escadrille003\\_03.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille003_03.htm)

Slt Guynemer (pilote) a abattu le 22 mai 1916 un biplace dans les environs de Noyon, victoire non homologuée. Le 22 juin 1916 Guynemer (pilote) et Sgt André Chainat (pilote) a descendu un LVG C II de la FIAbt 59 tombé dans les environs de Lihons-Rosières-en-Santerre. L'équipage allemand composé de l'OISTv Fritz Müller et le Ltn Walter von der Obe a été tué.

Suite aux indications données dans le C.R. d'accident il a été facile de retrouver l'avion incriminé, si tant est que le dessin précédent est bien l'avion dans lequel Jean Marius a eu son accident.

## **Accidents sur la base de Pau.**

Dans une lettre en date du 27 novembre 1917, le commissaire spécial de Pau au Préfet des Basses-Pyrénées, s'inquiète des accidents sur la base aérienne.

*J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à la suite des nombreuses chûtes qui se sont produites ces jours derniers à l'Ecole d'aviation militaire de Pau, la population commence à se demander avec une certaine inquiétude si des actes de sabotage ne seraient pas étrangers à ces accidents.*

*D'après les renseignements recueillis il ne conviendrait pas d'admettre que des chûtes fréquentes d'appareils soient dues jusqu'à présent à des malveillances.*

*L'Ecole d'aviation militaire de Pau doit fournir un contingent minimum de 400 pilotes par mois, paraît-il. Le mois dernier l'effectif sorti du centre a été de 350.*

*Or les pilotes arrivent à Pau brevetés mais ayant fait dans d'autres écoles de l'entraînement sur des appareils divers : Farman, Spad et autres. Ils montent ici courageusement des appareils Nieuport et font trois sortes de vols : le vol de combat, le vol de précision et le plus périlleux de tous, le vol d'acrobatie.*

*Un très grand nombre de pilotes se trouve avoir des dispositions pour ces différents exercices, mais quelques uns n'ont pas les aptitudes requises et, étant donné l'entraînement intensif auquel ils sont soumis, il faut qu'ils soient prêts à quitter l'école au bout de 25 heures de vol, c-à-d de 8 jours environ, des accidents surviennent inévitablement.*

*C'est ainsi que dans l'espace de 5 jours, du 22 au 26 novembre, 35 appareils avaient été mis hors d'usage au centre d'aviation.*

*La plupart des pilotes qui les montaient ont été assez heureux pour sortir indemnes de ces chutes mais dans les journées des 25 et 26 novembre, on a eu à déplorer la mort de trois aviateurs et on compte trois ou quatre blessés, dont un grièvement.*

**Les archives aériennes donnent le chiffre de 108 pilotes tués aux école de Pau de 1912 au 11 novembre 1918. Rien que pour 1917, on compte 25 décès.**

**Historique de la division pilotage : [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/Ecoles\\_Pau1.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Ecoles_Pau1.htm)**

A consulter pour la période de Janvier à Novembre 1917. C'est dans cette partie que l'on décrit l'historique du tir aérien.

Dans la déclaration d'accident Jean Marius est désigné comme mitrailleur mais aucun tir réel n'est effectué sur la base de Pau. Chaque pilote à "perfectionner" réalisait ses passes de tir et enregistrait sa visée et le but avec une cinémitrailleuse. On visionnait le résultat après développement. C'est à Cazaux qu'il s'entraînait à tir réel.



**Cinémitrailleuse**



**Prototype de photo-mitrailleuse. Exemplaire unique.**

Ceci explique pourquoi Jean Marius disait toujours qu'il était photographe dans l'aviation. Défini comme mitrailleur en tant que soldat, il faisait bien des photos avec sa cinémitrailleuse. Rien d'incompatible.

### **Quelques images des différentes écoles aériennes**



**Pau : école militaire, perfectionnement pour la chasse (1918)**



**Avord : école de transformation et vol de nuit**



**Cazaux : école de tir aérien**

Photos tirées du site : [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/Ecoles\\_Pau.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Ecoles_Pau.htm)

Un dessin et quelques photos de Nieuport 10 (X) en situation.





**Un Nieuport Triplane**

**Tiré de l'avionnaire un petit historique du Nieuport :**  
**(<https://www.lavionnaire.fr/HistoirePremGuer.php>)**

Le Nieuport 10 est initialement conçu pour participer au Trophée Gordon Bennett de 1914. La première guerre mondiale annula cette participation, et l'appareil fut reconverti en avion de reconnaissance biplace en 1915. Les ailes inférieures étaient plus petites que les ailes supérieures, et placées en arrière. Ce concept ayant pour but de combiner la stabilité du biplan avec la bonne visibilité de l'aile parasol. Beaucoup ont été reconvertis en chasseur monoplace.

**Quelques données techniques :** <http://fandavion.free.fr/nieuport10.htm>

Le Nieuport X (type 10) est le premier biplan dessiné par l'ingénieur Gustave Delage chez Nieuport-Astra, au printemps de 1914.

Comme tous les appareils créés à cette époque, c'est un biplace d'observation. Delage avait été frappé le 20 avril à Monaco par la vitesse stupéfiante atteinte par le petit biplan Sopwith "Tabloïd" piloté par Howard Pixton, qui dépassait allègrement les 130 km/h avec un petit moteur Gnôme de 80 ch seulement, et il s'en est largement inspiré.

Le ministère de l'équipement impose à Nieuport, dont les ateliers quittent Issy-les-moulineaux (Hauts-de-Seine) en août 1914 pour Lyon (Rhône) par suite de guerre.

Le moteur Le Rhône 9C qui vient de réussir son homologation à 80 ch pendant 15 heures, et dont le temps moyen entre pannes est supérieur à 30 heures, soit le double des moteurs Gnôme.

### **Histoire**

Avant l'avènement de la 1<sup>ère</sup> Guerre mondiale, la société Nieuport a favorisé le monoplane comme avion préféré.

À cause de la vue limitée en raison de la disposition de monoplans Nieuport, quelques sociétés - incluant Nieuport-Macchi en Italie adoptent l'aile parasol.

De plus, en raison de départements de guerre divers favorisant les biplans non seulement à cause de la construction vigoureuse et améliorée, mais aussi en raison de leur vitesse ascensionnelle supérieure.

Le Nieuport X était la première disposition sesquiplane - c'est-à-dire où l'aile inférieure est plus petite que l'aile supérieure, s'est permis non seulement les avantages de biplan précédemment mentionnés, mais il a aussi aidé à la visibilité vers le bas.

Ce premier Nieuport X.B (X étant le type, B la signification - essentiellement - "le biplan") peut être différencié du Nieuport Xs par le trou dans l'aile supérieure (qui a permis à l'observateur de se lever et tirer sur l'avion ennemi) et la queue horizontale était plus grande.

### **Caractéristiques techniques :**

Type Moteur : 130 hp Clerget rotary

Vitesse maxi : 138 km/h

Plafond pratique : 3800 m

Autonomie : 2h

Poids : 430 kg à vide, 680 kg en charge

Envergure : 7,1 m

Surface alaire : 17,6 m<sup>2</sup>

ANNEXE N° 2  
au décret du 14 janvier 1889.

N° 28

MODÈLE N° 9.

FORMAT DU REGISTRE :  
Hauteur..... 0<sup>m</sup>,260  
Largeur..... 0<sup>m</sup>,180

CORPS D'ARMÉE.

Place d.....

ou { ° DIVISION.  
° BRIGADE.

Désignation  
du corps  
ou  
de l'établis-  
sement.

1<sup>er</sup> Groupe d'Aviation  
Détachement de l'École de Pau.

Article 113 du décret du 14 jan-  
vier 1889, modifié par la déci-  
sion présidentielle du 19 mars  
1902.

## CERTIFICAT D'ORIGINE

de blessure en service commandé

(\*) Blessure ou maladie. Indi-  
quer si la blessure est une blessure  
de guerre ou une blessure  
reçue en service commandé.

Nous, soussignés :

(1) Indiquer les noms, pré-  
noms, grades.

1<sup>er</sup> Témoin<sup>(1)</sup> Benoit Abel adjudant

2<sup>e</sup> Témoin<sup>(1)</sup> Coquelin Henri lieutenant

3<sup>e</sup> Témoin<sup>(1)</sup> Blin Jacques adjudant

(2) Nom, prénoms, grade, com-  
pagnie, escadron ou batterie.

(3) En toutes lettres: heure,  
jour, mois et année.

(4) Relater les faits que les  
témoins ont vus, en désignant  
bien exactement la partie du  
corps atteinte, sans employer,  
toutefois, aucune indication mé-  
dicale technique.

(5) Préciser avec le plus grand  
soin toutes les circonstances  
dans lesquelles se sont produits  
les faits ainsi que la nature du  
service commandé que l'inté-  
ressé accomplissait en ce mo-  
ment.

Certifions que<sup>(2)</sup> soldat Jullien Jean militaire à l'École de Pau  
immatriculé sous le n° 228, le<sup>(3)</sup> vingt avril mil neuf cent dix sept  
à treize heures 30 minutes a été victime d'un accident aérien à la suite  
duquel il se plaignait de douleurs à l'épaule et aux membres. L'accident est survenu  
dans les circonstances suivantes: Passager à bord de l'appareil Nieuport n: 328 partant  
faire un vol d'entraînement. Le moteur ayant failli et à la suite d'une  
glissade, l'appareil vint s'écraser sur le sol. Le soldat Jullien fut transporté  
à l'hôpital par l'ambulance de l'École

Fait à Pau Pont Long, le 20 Avril 1917.

1<sup>er</sup> Témoin,

2<sup>e</sup> Témoin,

3<sup>e</sup> Témoin,

*Benoit* *Coquelin* *Blin*

- (6) Indiquer le nom et le grade.
- (7) Nom et prénoms.
- (8) Jour, mois et année.
- (9) Décrire l'état du malade au moment où les premiers soins lui ont été donnés, en mentionnant, aussi exactement que possible, le siège et la nature des lésions.

Nous, soussigné<sup>(6)</sup> Chavoix, médecin a. m. 2<sup>e</sup> cl.  
 certifions que<sup>(7)</sup> Fellen Jean le<sup>(8)</sup> 20.4.17  
 a été<sup>(9)</sup> atteint de Contusions  
 multiples - Le 2<sup>e</sup> pliè plaie contuse de  
La région frontale droite

A Pont Long, le 20.4 1917.

Le Médecin,  
Chavoix

- (10) Barrer celles des indications qui ne conviennent pas.
- (11) Indiquer la compagnie, l'escadron, la batterie ou la section, ou le détachement.
- (12) Noms, prénoms et grades des trois témoins et du médecin.
- (13) Confirmer l'exactitude des faits relatés par les témoins.

(10) } Nous, membres du Conseil d'administration (~~central ou éventuel~~),  
 ou officier commandant le <sup>(11)</sup> Détachement de l'Ecole de Pau.  
 certifions que les signatures apposées ci-dessus sont bien celles des<sup>(12)</sup>  
 trois témoins: Benoit Abel adjudant Coquelin Henri  
~~lieutenant~~ Bien Jacques ~~adjudant~~ ~~lieutenant~~ ~~adjudant~~  
Chavoix  
 et<sup>(13)</sup> certifions l'exactitude des faits ci-dessus relatés.

A Pau Pont Long, le 20 Avril 1917.

- (14) Suivant que la fraction de corps est administrée par un Conseil d'administration central ou éventuel ou par l'officier commandant.

(10) } ou (14)



~~Les Membres du Conseil d'administration,~~  
 L'Officier commandant,

Stallit

Vu :

Le Sous-Intendant militaire<sup>(14)</sup>,

Wrony

(14) Cachet du Sous-Intendant militaire.

Visite et contre-visite

MODÈLE n° 35.

Art. 143, 272, 275 et 276 du Règlement.

Notice n° 10.

° CORPS D'ARMÉE

ou

GOUVERNEMENT MILITAIRE

d

PLACE

d

PAU

(4) Désigner l'établissement.

N°

du Registre à souche.

(1) Général, commandant d'armes, directeur du service de santé.

(2) Nom et pseudonyme.

(3) Grade et emploi.

(4) Grade, emploi, nom, prénoms, corps ou service.

Pour le personnel n'appartenant pas à l'armée active, remplir les indications ci-après :

Domicilié à

canton d

département d

titulaire d'une pension de retraite

de

sous le n°

d'un traitement de réforme

de

d'une gratification de réforme

de

(5) Détail des maladies, blessures ou infirmités.

(6) Se conformer aux indications de la notice n° 3, annexée au Règlement sur le service de santé de l'armée.

NOTA. Le registre à talon devra être relié in-plano. Il sera coté et parafé par le directeur du service de santé. Lorsqu'il n'y aura pas lieu de procéder à une contre-visite, le certificat sera bâtonné.

N° 209 DE LA NOMENCLATURE GÉNÉRALE.

SERVICE DE SANTÉ.

(a) Centre Spécial de Réformes

PAU CERTIFICAT DE VISITE.

CIRCULAIRE MINISTERIELLE

du 25 Octobre 1914

En exécution de l'ordre de M. le (1) en date du 19 19

Nous, soussigné, (2) Médecin (3) Chef du Centre Spécial de Réformes, certifions que

(4) Julien 2e Lt 1er régiment né à canton d département d ans, âgé de ans, est atteint de : (b)

Contusions multiples par chute d'annon en service commandé et lors de la Combate

En conséquence, estimons que les accidents ci-dessus relatés ont pour résultat : (c)

Fait à PAU, le 3 Mai 19



CERTIFICAT DE CONTRE-VISITE.

En exécution de l'ordre de M. le (1) en date du 19

Nous, soussigné, (2) Médecin (3) après avoir contre-visité

(4) Julien 2e Lt 1er régiment ci-dessus dénommé, certifions qu'il est atteint de : (b) ASSUMPTION CI-DESSUS

Présenté devant la

Commission des Services des Congés

le 4 Mai 1917

à l'effet de lui servir de certificat

En conséquence, estimons que les accidents ci-dessus relatés ont pour résultat : (c)

Fait à PAU, le 4 Mai 1917

