

Les Zeppelins de Cognelée : un pistolet braqué sur Londres ?

Jean-François HUSSON

Cognelée abrita durant la première guerre mondiale une base de Zeppelins de la Marine allemande, la seule en Belgique occupée. Elle devait permettre à la Marine de devancer l'Armée pour frapper une première fois Londres.

Une rivalité navale... bien ancrée

Si les tensions franco-allemandes à la veille du premier conflit mondial tiennent d'une part à la « revanche » à la suite de la défaite française de 1870-71 et d'autre part à la politique coloniale (crise de Tanger en 1905 et d'Agadir en 1911)¹, les tensions germano-britanniques sont, elles, liées à la course aux armements navals, l'Allemagne entendant se doter d'une marine digne de concurrencer la *Royal Navy* et lui permettant de se poser ainsi en égal de Londres sur la scène internationale. Cette politique, initiée par un mémoire du Grand-Amiral von Tirpitz en 1897, fut mise en œuvre par les lois navales de 1898 et de 1900².

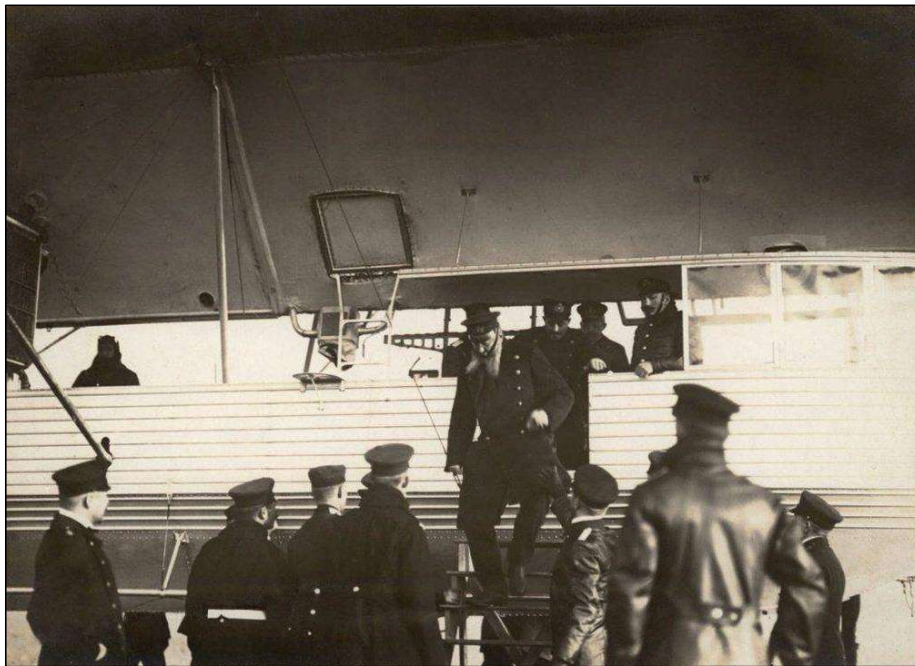
Les Zeppelins et autres dirigeables vont constituer un des instruments de cette politique. Après un premier intérêt marqué par von Tirpitz dès 1906 pour les dirigeables comme appareils de reconnaissance au profit de la Flotte, la *Marine-Luftschiff-Abteilung*, ou Division des dirigeables de la Marine, est constituée à partir 1912 et officialisée en mai 1913³.

À ce premier rôle, essentiel pour la Marine, s'en ajoute un second : le bombardement stratégique. Ainsi, dès avant la première guerre mondiale, les Allemands voyaient dans les Zeppelins le meilleur moyen de frapper le territoire britannique, protégé par les flots et sa *Navy*. En regard, ces engins étaient craints par les Britanniques qui voyaient là un risque d'attaque directe

-
1. B. LIDDELL HART, *History of the First World War*, London, 1973, p. 17-18, 28-29.
 2. C. BAECHLER, *Guillaume II d'Allemagne*, Paris, 2003 ; D. BÖNKER, « Naval Race between Germany and Great Britain, 1898-1912 », dans *1914-1918-Online International Encyclopedia of the First World War*, en ligne : <https://doi.org/10.15463/ie1418.10536> ; D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in combat: a history of the German Naval Airship Division, 1912-1918*, 1994, Atglen, p. 31-49.
 3. D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 31-49 ; *Marine-Luftschiffabteilungen und Marine-Luftschifftruppen der Kaiserlichen Marine (Bestand)*, <https://www.archivportal-d.de/item/OIVPJQ54LIPTJWB2ND7RUHX7PWR5ZCXN>

sur leur territoire national alors que le cœur du territoire allemand restait quasiment inatteignable par eux⁴.

Frapper la Grande-Bretagne avait un double intérêt pour la Marine allemande : d'une part, viser des installations navales ou portuaires, que ce soit dans les ports côtiers ou à Londres (docks de Londres, siège de l'Amirauté) ; d'autre part, viser la capitale elle-même, dans l'optique de bombardements visant à terroriser la population civile et atteindre son moral. Après avoir eu dans un premier temps des réticences à accepter les demandes pressantes des dirigeants militaires de pouvoir attaquer Londres et y avoir apporté des réserves quant à la localisation et la nature des objectifs, l'empereur d'Allemagne leva graduellement celles-ci compte tenu de l'impossibilité opérationnelle de s'y confirmer. Les dernières restrictions furent finalement levées par le Kaiser le 20 juillet 1915⁵.



▲ Le Grand-Amiral von Tirpitz après un vol dans le Zeppelin L 1 de la Marine impériale, 1912 ou 1913 (Wikicommons).

-
4. I. CASTLE, *The first Blitz: Bombing London in the First World War*, Oxford, 2015 ; W. MURRAY, *War in the Air 1914-1945*, Washington, 2005, p. 73-75 ; D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 77-98. Remarquons toutefois que dans les débuts de la guerre les Allemands ont procédé à quelques bombardements navals de côtes britanniques et que les Britanniques ont mené des raids aériens sur des installations en Allemagne. De telles opérations restèrent toutefois très limitées tant en nombre qu'en intensité.
 5. I. CASTLE, *The first Blitz...* ; D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 77-82.

La *Marine-Luftschiff-Abteilung* ou Division des dirigeables de la Marine dans la guerre

Les aéronefs, qu'ils soient plus légers ou plus lourds que l'air, étaient à l'époque répartis entre l'Armée de terre et la Marine. Au contraire de la Grande-Bretagne qui fusionna le *Royal Flying Corps* (RFC) et le *Royal Naval Air Service* (RNAS) pour former la *Royal Air Force* (RAF) en 1918, les deux services restèrent distincts – régulièrement partenaires et régulièrement concurrents – durant toute la guerre.

Les bases de Zeppelins de la Marine étaient situées dans le nord de l'Allemagne, de Wildhausen et Ahlhorn au sud à Tondern au nord. Elles se trouvaient ainsi à proximité des principaux ports de la Flotte et orientées vers les terrains d'action attendus pour les missions de soutien à cette dernière : d'une part, la portion de la mer du nord entre le nord-ouest de l'Allemagne, le Danemark, la Norvège et le nord-est de la Grande-Bretagne, là où se déroulèrent d'ailleurs les batailles du Dogger Bank (1915) et du Jutland (1916)⁶ et, d'autre part, la mer baltique⁷. Durant la guerre, la Marine a également disposé de deux bases sur le front Ouest, à Cognelée (Namur) et à Düren, ainsi que de plusieurs bases plus à l'est : Wainoden, Seerappen, Jüterbog et même Jamboli en Bulgarie⁸.

Les bases de l'Armée étaient davantage tournées vers la France, à Dusseldorf puis Spich, complétées après l'occupation de la Belgique et du Nord de la France par des bases à Gontrode, Evere, Berchem-Sainte-Agathe et Etterbeek ainsi qu'à Maubeuge, où les installations militaires françaises avaient été récupérées⁹.

Les bases en et autour de la Belgique rendaient plus accessibles des objectifs situés dans le sud de la Grande-Bretagne et permettaient d'atteindre des installations portuaires inatteignables au départ des autres bases, comme Southampton, plus à l'est sur la côte sud de l'Angleterre¹⁰.

Certaines bases sont passées d'un service à l'autre et/ou ont été utilisées par les deux services, quel que soit celui dont elles dépendaient. Ce fut notamment le cas de Cognelée, base de la Marine mais régulièrement utilisée par des engins de l'Armée.

6. D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 99-114 et 155-169.

7. S. POPE, E.-A. WHEAL, E.-A., & K. ROBBINS, *The Macmillan dictionary of the First World War*. London, 1997.

8. D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 395-396 ; I. CASTLE, *The first Blitz...*, p. 22.

9. Voir notamment Castle, *The First Blitz...*, pp. 22-23 ; Murray, 2005, pp. 74-75, malgré des réserves sur d'autres éléments de la carte) ; <https://de.wikipedia.org/wiki/Luftschiffhalle>

10. W. MURRAY, *War in the...*, p. 74-75.



◀ Hangar Zeppelin « près de Namur », novembre 1918 - en fait, à Cognelée (source : Library and Archives Canada).

Sans présenter de façon détaillée les divers types d'engins¹¹, signalons simplement que si le terme Zeppelin est largement utilisé, la Marine allemande a en fait utilisé plusieurs types de dirigeables, produits par plusieurs sociétés. Elle a ainsi disposé de 62 Zeppelins de différents modèles¹² ainsi que de 8 engins Schütte-Lanz¹³, de trois Perceval¹⁴ et d'un unique Gross-Basenach¹⁵.

Disposer d'engins est une chose, encore faut-il pouvoir les abriter. A cette fin, la Marine commanda dès septembre 1914 une série de nouveaux hangars dont trois destinés à être installés en Belgique (ce sera donc à Cognelée), et ce alors que la bataille d'Anvers n'est pas encore terminée. Pourquoi implanter

11. Pour une liste détaillée des engins de la Marine et de l'Armée, voir H.A. JONES, *The War in the Air. Being the Story of the part played in the Great War by the Royal Air Force* (vol. 3). Oxford, 1931, Appendices I et II. D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...* et C. STEPHENSON, *Zeppelins: German airships: 1900-40*. Oxford, 2004, fournissent également de telles listes, ainsi qu'une description technique des engins.
12. L'identification d'un engin est parfois compliquée ; nous nous basons ici et dans les notes suivantes sur celle proposée par D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 58. Le constructeur leur donnait une identification commençant par LZ ou L.Z. suivie d'un chiffre mais chaque service avait sa propre numérotation : L suivie d'un nombre pour la Marine (L 1 à L 71, certains nombres n'étant pas attribués), L.Z. pour l'armée de terre (généralement le n° attribué par le fabricant augmenté de 30, le L.Z. 47 devenant le L.Z. 77).
13. L'identification du fabricant consistait en une lettre, majuscule ou minuscule, suivie d'un chiffre. La Marine leur a attribué une identification commençant par SL suivie d'un nombre allant de 3 à 20, certains nombres n'étant pas attribués.
14. Identification PL6, 19 et 25 ; ils étaient plus adaptés aux patrouilles locales et à la lutte contre les mines.
15. Identification M IV ; sa période d'activité fut brève (décembre 1914-novembre 1915).

une base si loin de la Flotte ? Pour Robinson¹⁶, l'implantation d'une base si loin des habituelles bases de la Flotte témoigne de la ferme volonté du commandement de la Marine de devancer l'Armée pour mener à bien un premier raid sur l'Angleterre.

Alors que les plans d'attaque vers Londres étaient élaborés en octobre 1914, le contre-amiral Philipp, commandant de l'aviation navale allemande, était opposé à l'usage de la base de Cognelée (alors en construction) pour de tels raids craignant de possibles troubles ou le tir d'une balle incendiaire depuis les environs de la base¹⁷.

Si ce risque ne se concrétisa pas, un autre surgit. Pêchant par excès d'optimisme, la Marine prévoyait l'installation de ses nouveaux hangars pour la fin d'octobre ou le début de novembre mais aucun n'était terminé pour la fin de 1914. Les conséquences ne furent pas trop dommageables car la production des dirigeables avait elle aussi pris du retard¹⁸. En ce qui concerne Cognelée, la base ne fut terminée qu'en juin 1915, avec un premier hangar (Friedrich) terminé en avril 1915, les deux autres (Baldur et Eitel) l'étant en juin. A ce moment, les appareils du *Royal Naval Air Service* basés à Dunkerque¹⁹, qui visaient les installations de la Marine allemande sur la côte belge mais également à l'intérieur des terres (dont les bases en région bruxelloise et à Cognelée) étaient devenus très offensifs²⁰ ; il devenait alors trop risqué d'y stationner des dirigeables²¹.

L'évolution des effectifs reflète également l'évolution de l'activité, passant de 490 en novembre 1914, à 443 en mai 1915 pour retomber à 220 en janvier 1916²². D'après un forum internet²³, le commandant de la base était alors le Kapitänleutnant (lieutenant de vaisseau) Mangelsdorff. Cet officier a connu une carrière très diversifiée au sein des unités de dirigeables de la Marine : on

16. D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 58.

17. *Ibid.*, p. 79.

18. *Ibid.*, p. 58.

19. Il s'agissait du N° 1 Squadron RNAS, devenu ensuite N° 1 Wing, composé de quatre flights, ultérieurement regroupés en A et B Squadrons, le A Squadron (re)devenant N° 1 Squadron. Il devint le N° 201 Squadron de la RAF lors de la constitution de cette dernière au départ du RNAS et du RFC. Les diverses mentions du RNAS renvoient à cette unité.

20. Voir aussi www.belgian-wings.be/Webpages/Navigator/Belgian_Aviation_History/wwi/WW1%2002.htm

21. D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 58-59.

22. D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 397. La construction et l'organisation de la base ne seront pas davantage détaillées. Nous renvoyons à l'ouvrage de P. BRAGARD, V. BRUCH et C. LIÉGEOIS, *Béton et Zeppelins*, Namur, 2018.

23. Contribution de Pasol sur le forum <http://lagrandeguerre.cultureforum.net/t86595-namur-luftschiffhafen-sylvesterfeier-1915-16>, 5 mars 2017.

le retrouve ainsi en septembre 1916 à Ahlhorn, dans le nord de l'Allemagne²⁴, et par la suite commandant du détachement spécial de la base de dirigeables de la Marine à Jamboli en Bulgarie²⁵.

Les raids sur la Grande-Bretagne

La première bombe allemande larguée sur la Grande-Bretagne le fut au départ d'un hydravion Friedrichshafen FF 29, le 24 décembre 1914 dans le Kent²⁶. A ces premiers raids par hydravions, succédèrent des raids de Zeppelins visant les villes côtières et des installations portuaires à partir de janvier 1915²⁷ ; Londres fut ensuite visée à partir de mai 1915 dans ce qui a été appelé par la suite le 1^{er} Blitz²⁸ en référence au « Blitz » subi par Londres durant la seconde guerre mondiale.

Un premier raid sur Londres fut lancé par la Marine le 26 février 1915 au départ de Düsseldorf mais échoua ; un nouvel essai eu lieu en mars, tout aussi infructueux, amenant Robinson²⁹ à conclure que « Quatre mois avant l'achèvement de sa coûteuse base de Namur, s'était terminée la première et dernière tentative de raid sur l'Angleterre au départ de la Belgique » (trad. libre). Si la Marine mena encore plusieurs raids sur la Grande-Bretagne – dont un dernier le 5 août 1918³⁰ – les opérations au départ de Cognelée furent largement du chef de l'Armée de terre. Celle-ci avait d'ailleurs gagné la course avec la Marine, étant la première à bombarder Londres avec le L.Z. 38 la nuit du 31 mai au 1^{er} juin 1915.

Ce premier véritable raid sur Londres, entamé le 31 mai 1915, reposait sur deux Zeppelins³¹ : le L.Z. 38 basé à Evere et commandé par le Major Erich

24. www.nwzonline.de/oldenburg-kreis/politik/mit-bomben-zum-angriff-auf-london_a_17,0,1995237302.html.

25. http://www.traditionsverband.de/download/pdf/aspekte_afrika.pdf.

26. I. CASTLE, « 24th December '14 », <http://www.iancastlezeppelin.co.uk/24th-december-14/4585833661>.

27. Pour une liste très complète des raids de Zeppelins, voir H.A. JONES, *The War In...*, 1931, Appendix IV ; D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...* ; I. CASTLE, *The first Blitz...* ainsi que le site web de ce dernier : <http://www.iancastlezeppelin.co.uk>.

28. I. CASTLE, *The first Blitz...*

29. D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 92.

30. S. POPE, E.-A. WHEAL, E.-A., & K. ROBBINS, *The Macmillan dictionary...*, p. 520.

31. D.H. ROBINSON, *The Zeppelin in...*, p. 95-97 ; I. CASTLE, *The First Blitz...*, p. 28-34 ; H.A. JONES, *The War in the Air. Being the Story of the part played in the Great War by the Royal Air Force* (vol. 2). Oxford, 1928, p. 349-352 ; <http://www.14-18.bruxelles.be/index.php/fr/nouvelles-du-front/operations-militaires/operations-militaires-galerie/2048-premier-raid-aerien-contre-londres-1915>

Linnarz et le L.Z. 37 parti de Cognelée³². Un dommage à l'enveloppe extérieure a toutefois amené le L.Z. 37 à rebrousser chemin sans mener à bien sa mission. Le L.Z. 37 a été détruit quelques jours plus tard par le Lieutenant Warneford du RNAS la nuit du 6/7 juin 1915, près de Gand. Le L.Z. 38 avait de son côté été détruit dans son hangar d'Evere par une attaque britannique.

► Le L.Z. 37, parti de Cognelée, devait participer à une première attaque sur Londres. Forcé de rebrousser chemin à la suite d'un problème technique, il devint peu après le premier Zeppelin abattu par un pilote allié, Lt Warneford. Huile sur toile de Gordon F. Crosby, 1919 © IWM (Art.IWM ART 3077)

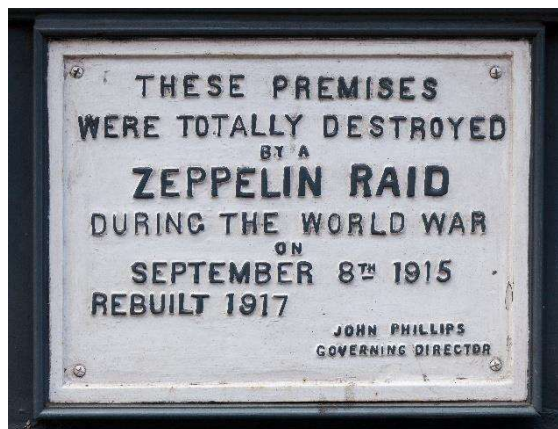


Un autre raid mené au départ de Cognelée fut celui du L.Z. 74 dans la nuit du 7 au 8 Septembre 1915. Le L.Z. 74 était commandé par le Capitaine (*Hauptmann*) Friedrich George³³ et la mission fut menée conjointement avec le S.L. 2 basé à Berchem Ste Agathe. Ce troisième raid des Zeppelins contre Londres entraîna 18 morts, 28 blessés et près de 10 000 livres de dégâts. Venant du nord, le L.Z. 74 survola la Tour de Londres avant de larguer ses bombes sur plusieurs quartiers au sud de la Tamise. Le L.Z. 74 fut pris pour cible par l'artillerie anti-aérienne mais pu regagner le continent³⁴.

32. Il fut également basé à Evere.

33. Celui-ci a survécu à la guerre.

34. I. CASTLE, *The First Blitz*... ; H.A. JONES, *The War in...*, 1928.



◀ Plaque marquant un endroit de Londres touché lors de l'attaque du 8 septembre 1915, menée notamment par le L.Z. 74 (Photo de Christophe Braun, Wikicommons).

Le L.Z. 97, appartenant aussi à l'armée, a également mené deux raids sur Londres ainsi que sur Boulogne et Bucarest. Mis en service en avril 1916 et retiré du service en 1917³⁵, il a été un temps basé à Cognelée³⁶.

Comme mentionné précédemment, Londres n'était pas la seule cible : la Marine visait aussi les installations portuaires. Le port de Hull fut ainsi l'objectif d'une attaque de trois Zeppelins lancée la nuit du 5 mars 1916. Un de ceux-ci, le L. 13, parti du nord de l'Allemagne, manqua son objectif et effectua un trajet de retour qui l'amena à Cognelée après avoir survolé une partie du Kent³⁷.

D'une manière générale, ces attaques ont connu un pic à la fin de l'été 1916, avant de décliner suite notamment à l'usage de balles explosives à partir de 1916 ; des raids furent alors menés par des avions de bombardement puis l'efficacité de la défense britannique – bien que celle-ci ne faut pas sans faille – a amené les Allemands à privilégier des raids vers Paris³⁸.

Paris, Verdun, ...

Dans le même ordre d'idées, les Zeppelins sont ainsi partis de Cognelée pour mener diverses opérations en France et sur Paris, notamment en lien avec la bataille de Verdun. Relevons-en quelques-unes³⁹.

35. https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_Zeppelins et https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Zeppelins.

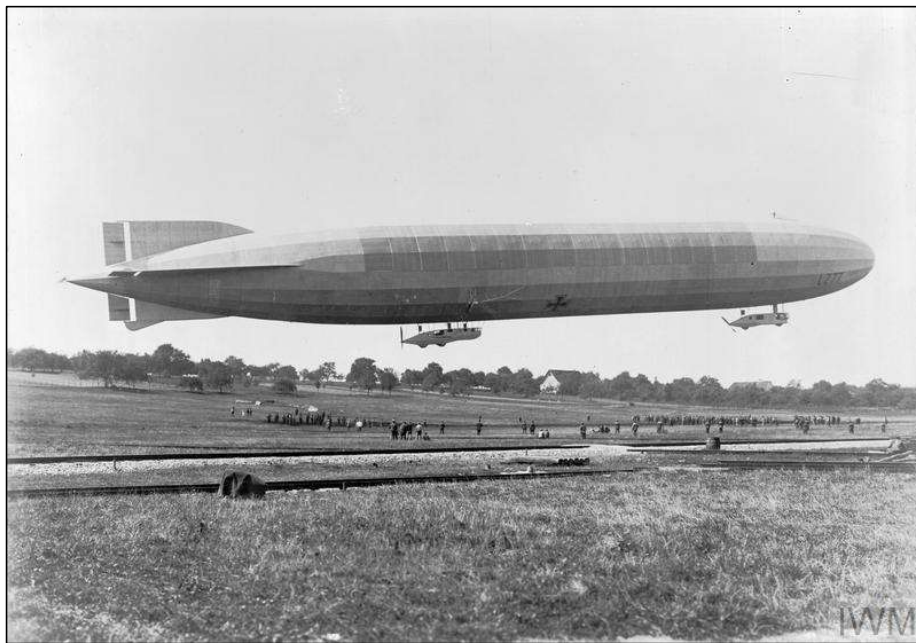
36. Voir les documents mis en ligne dans la contribution de Pasol sur le forum <http://lagrandeguerre.cultureforum.net/t86595-namur-luftschiiffhafen-sylvesterfeier-1915-16> le 5 mars 2017.

37. H.A. Jones, *The War In...*, 1931, p. 184-187.

38. I. CASTLE, *The First Blitz...*, p. 100-101 ; B. LIDDEL HART, *History of the...*, pp. 107 et 405.

39. La source la plus complète est une contribution de LDC1 sur le forum [http://lagrandeguerre.cultureforum.net/t86595-namur-luftschiiffhafen-sylvesterfeier-](http://lagrandeguerre.cultureforum.net/t86595-namur-luftschiiffhafen-sylvesterfeier-1915-16)

Le L.Z. 79 a mené durant la nuit du 25 au 26 janvier 1916 un raid sur l'industrie de guerre française au Creusot⁴⁰.



▲ Le Zeppelin L.Z. 77, qui a mené plusieurs raids sur l'Angleterre en 1915 avant d'être abattu au-dessus de la France en 1916 © IWM (Q 58481).

En préparation à la bataille de Verdun, un raid au départ de Cognelée a visé Paris la nuit du 29 au 30 janvier 1916. Il est mené par les zeppelins L.Z. 77, commandé par le capitaine Alfred Horn, et L.Z. 79 commandé par le Major Viktor Gaissert. Victime d'avarie, le L.Z. 77 atteint Paris mais n'y fit pas de dégâts puis regagna Cognelée. Le L.Z. 79 largua sur Paris 2500 kg de bombes explosives et incendiaires, causant 24 tués et 30 blessés⁴¹. Attaqué par la chasse française⁴², le dirigeable n'explosa pas mais devint difficile à contrôler. En essayant de regagner les territoires tenus par les troupes allemandes, il s'écrasa

1915-16, 14 octobre 2017. Cela a été recoupé et parfois complété par les autres sources écrites citées et avec G. HARTMANN, *Terreur sur la ville*, n.d. En ligne, consulté le 30 octobre 2018 à l'adresse <http://www.hydroretro.net/etudegh/terreursurlaville.pdf>.

40. Contribution de Rod Filan sur le forum <http://www.theaerodrome.com/forum/showthread.php?t=29902>), 18 mars 2017.

41. <http://today-in-wwi.tumblr.com/post/138319852493/zeppelin-raid-on-paris-injures-30-kills-24>

42. <https://www.wingsofwar.org/forums/printthread.php?t=19689&pp=40&page=27>

finaleme nt près d'Ath le 1^{er} février à l'aube, faisant 9 victimes au sol tandis que l'équipage ne subissait aucune perte⁴³.



Париж. Бомба, брошенная с цеппелина, пробившая мостовую и разрушившая подземную электрическую дорогу.

▲ Écho de presse en Russie des dégâts occasionnés par l'attaque sur Paris de janvier 1916.

Le raid du 21 février 1916 contre le nœud ferroviaire de Revigny, desservant la position de Verdun, fut moins favorable aux équipages de Zeppelins. Il fut mené par quatre dirigeables - les L.Z. 77 (toujours commandé par Alfred Horn), S.L. VII, L.Z. 88 et L.Z. 95 (commandé par Friedrich George) - dont deux au départ de Namur. Les engins rencontrèrent une forte opposition, comprenant notamment du brouillage radio et de la défense contre avions. Le L.Z. 77 fut touché par un obus incendiaire et s'écrasa à Brabant-le-Roi, l'équipage et son commandant y laissant la vie⁴⁴. Le L.Z. 95, qui le suivait, vu l'engin en flamme et prit le chemin du retour vers Cognelée. Touché à son tour par l'artillerie alliée, il s'écrasa à Daussooux, non loin de sa base. Les autorités allemandes cherchèrent à dissimuler ces deux pertes mais cela n'empêcha pas la presse en territoire non occupé d'y faire écho⁴⁵.

43. Voir aussi le récit de Gaissert traduit dans *Icare*, n° 137, « Zeppelin t. 2 », de 1991 et les pages web https://www.rtb.be/14-18/thematiques/detail_l-extraordinaire-histoire-du-zeppelin-de-mainvault?id=8299111 et <https://www.luchtvaartgeschiedenis.be/content/lz-79-bij-mainvault>.

44. <http://www.frontflieger.de/2-lz77.html>.

45. Voir par exemple la coupure de presse sur la page <http://1914-18.be/2010/08/01/les-zeppelins-a-cogneelee-pres-de-namur-en-belgique/>.



▲ Débris du Zeppelin abattu à Brabant-le-Roi / Agence Meurisse (BnF) – Il s'agit en fait du L.Z. 77 détruit au cours du raid sur Revigny en février 1916.

Réactions britanniques

Les raids menés vers la Grande-Bretagne ne sont pas restés sans réponse. Le Royal Flying Corps (RFC) et le Royal Naval Air Service (RNAS) ont ainsi déployé des escadrilles de chasse tant en Angleterre qu'à Dunkerque pour faire face à la menace et mener des raids contre les bases allemandes.

Les Britanniques menèrent ainsi plusieurs raids contre les bases de Zeppelins, allant même jusqu'à conduire un raid audacieux – et assez unique – au départ de Belfort et visant les installations de la Marine allemande à Friedrichshafen en novembre 1914⁴⁶.

Particulièrement exposée du fait de leur proximité des terrains d'aviation alliés, les bases allemandes situées en Belgique, furent régulièrement visées. Cognelée fut ainsi l'objet de plusieurs attaques, parfois en même temps que d'autres objectifs namurois.

Ainsi, le 3 août 1916, une attaque de cinq bombardiers *Martinsydes G100* du 27th Squadron du Royal Flying Corps a visé Cognelée (2 appareils) ainsi que les installations ferroviaires de Ronet (3 appareils). Un des bombardiers fut abattu

46. W. RALEIGH, *The War in the Air. Being the Story of the part played in the Great War by the Royal Air Force* (Vol. 1), Oxford, 1922.

et son pilote, le lieutenant James Clifford Turner, âgé de 20 ans, trouva la mort⁴⁷. Il repose dans la section britannique du cimetière militaire de Belgrade. Opérant à basse altitude, le pilote de l'autre appareil pu voir la porte d'un hangar ouverte et un Zeppelin sorti ; il mitrailleta également du personnel au sol⁴⁸.



◀ Tombe du Lieutenant Turner, 27th Squadron RFC, abattu lors d'une attaque contre la base de Cognelée en août 1916 (photo de l'auteur).



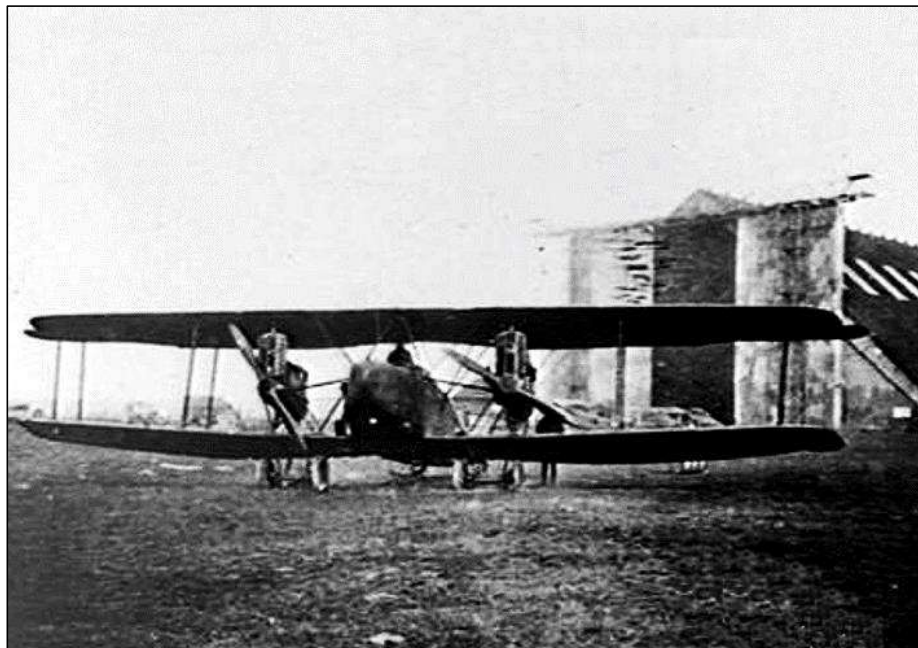
◀ Avion Martinsyde, modèle utilisé pour l'attaque britannique contre Cognelée le 3 août 1915 © IWM (Q 57579).

47. Voir notamment <https://luchtvaartgeschiedenis.be/content/martinsyde-g100-7307-bij-champion> où le nom de famille, Turner, est cependant absent.

48. H.A. JONES, *The War in...*, 1928.

Trois semaines plus tard, le 25 août 1916, deux *Sopwith* du RNAS menèrent une nouvelle attaque. Confrontés à une défense anti-aérienne particulièrement forte et précise, ils ne purent toucher les hangars. Soulignons qu'opérer ainsi à près de 200 kilomètres de sa base n'était pas sans danger : la marge de sécurité de carburant était en effet limitée par la charge de bombes emportées ; c'est ainsi qu'au retour, un des avions dévia de son cap et tomba à court de carburant mais il parvint toutefois à se poser en Hollande⁴⁹.

Point final de la revanche d'Albion, peu après l'Armistice, alors que Namur et sa région voyaient passer et repasser nombre de troupes britanniques, canadiennes et australiennes, la base de Cognelée a accueilli plusieurs escadrilles de la Royal Air Force pour des séjours plus ou moins longs : ce furent les Squadrons n° 5, 7, 9, 43, 70 et 149, ce dernier étant celui qui y a été basé le plus longtemps, du 26/11/1918 au 24/12/18⁵⁰. Deux militaires de cette escadrille sont d'ailleurs décédés à cette période et reposent au cimetière de Belgrade.



▲ Bombardier allemand AEG G.II à Cognelée, prêt à être remis aux Alliés (Photo Australian Armed Forces).

49. *Ibid.*, p. 444.

50. I.M. PHILPOTT, *The Royal Air Force: an encyclopedia of the inter-war years*, Barnsley, 2005.



▲ Officiers de l'armée et de la marine à Namur, Nouvel An 1915-1916.

La variété des uniformes montre une présence tant d'officiers de l'armée de terre que de la Marine et confirme que la base de Cognelée était à la fois dirigée par la Marine et largement utilisée par l'armée de terre. Le niveau de détail des informations est variable⁵¹. (*) cité dans le texte

1. Oberleutnant z. S. (enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe) inconnu
2. Hauptmann (capitaine) Friedrich George (*), qui a commandé plusieurs Zeppelins et présenté ici comme commandant d'une unité de dirigeables de Bruxelles. Il commandait le L.Z. 74 qui a mené un raid sur Londres au départ de Namur dans la nuit du 7 au 8 Septembre 1915. Promu major en novembre 1917 et resté dans la Reichsheer, il quitta l'armée en 1928 avec le grade de colonel⁵².
3. Kapitänleutnant (lieutenant de vaisseau) Mangelsdorff, commandant de l'unité de dirigeables de Namur. On le retrouve en septembre 1916 à Ahlhorn⁵³ et par la suite commandant du détachement spécial de la base de dirigeables de la Marine à Jamboli (Bulgarie)⁵⁴.
4. Hauptmann (capitaine) Viktor Gaissert (*)(1879-1945), commandant du L.Z. 79, promu major, il a commandé cet appareil lors du raid visant Paris au départ de Cognelée la nuit du 29 au 30 janvier 1916, à la suite duquel l'appareil fut perdu mais l'équipage en réchappa ; il quitta l'armée en 1931. Rappelé en 1939, il commanda des

51. Photo postée par Pasol sur le forum <http://lagrandeguerre.cultureforum.net/t86595-namur-luftschiffhafen-sylvesterfeier-1915-16> le 5 mars 2017 avec identification des personnages ; les compléments bibliographiques ont été ajoutés par l'auteur.

52. Plusieurs sources dont le post de Glenn J du 26 juillet 2016 sur le forum www.greatwarforum.org/topic/240835-hauptmann-friedrich-george.

53. www.nwzonline.de/oldenburg-kreis/politik/mit-bomben-zum-angriff-auf-london_a_17,0,1995237302.html

54. http://www.traditionsverband.de/download/pdf/aspekte_afrika.pdf

camps de prisonniers avec le grade de général⁵⁵. Ses récits des opérations Zeppelins ont été traduits en français et publiés dans *Icare*.

5. Feldwebelleutnant (sergent major lieutenant) Paul Schlick, ingénieur de bord L.Z.77.
6. Leutnant (sous-lieutenant) Wackernagel, ingénieur de bord L.Z. 79.
7. Leutnant (sous-lieutenant) Heinefelder, du Z XII, engin lancé en décembre 1914 et détruit en 1917 ; basé en Rhénanie, il fut un des Zeppelins de l'armée qui a reçu l'ordre en février 1915 de se déplacer vers une base dans les territoires occupés (Robinson, p. 90) afin d'attaquer Londres.
8. Hauptmann (capitaine) Kurt von Mirbach, commandant du Z. XII.
9. Hauptmann (capitaine) Charles La Quiente, WO (officier de quart) sur le L.Z. 79 ; il a servi avec Gaissert sur d'autres appareils⁵⁶.
10. Hauptmann (capitaine) Alfred Horn, commandant du L.Z. 77 (*). Né en 1877, a mené des raids sur Paris et sur Revigny au cours duquel il a trouvé la mort le 21 février 1916.
11. Feldwebel (adjudant) inconnu.
12. Kapitänleutnant (lieutenant de vaisseau) Ottmar von Wachter, S.L. 3 ; le S.L. 3 était un zeppelin de la marine, il a fait son premier vol en février 1915 et s'est abîmé en mai 1916 aux environs de Riga, commandé par von Wachter⁵⁷.
13. Hauptmann (capitaine) Heerlein, WO (officier de quart) du L.Z. XII.
14. Oberleutnant d. Res (lieutenant de réserve) Johannes Papperitz, officier de quart du L.Z. 77.

Esquisse d'un bilan

Dresser un bilan de l'action des Zeppelins en général et de ceux de la Marine en particulier dépasse le cadre de cet article⁵⁸. Bornons-nous à quelques considérations portant sur le côté britannique.

Avec les Zeppelins, les Allemands envisageaient de mener des opérations de bombardements stratégiques. Ils ont toutefois fortement surestimé les capacités de ces engins⁵⁹.

Sur le plan psychologique, si les Zeppelins ont inspiré de la crainte aux populations britanniques, en particulier à Londres, ils ne sont pas plus que les bombardements du Blitz de 1940 parvenus à ébranler la détermination britannique face à la guerre.

Les pertes humaines du côté britanniques furent de 557 morts et 1358 blessés pour la période 1914-1916⁶⁰ tandis que les dégâts furent estimés à 1,5

55. <https://ww2gravestone.com/people/gaissert-victor/> ; http://www.geocities.ws/orion47.geo/WEHRMACHT/HEER/Generalleutnant/GAISSERT_VICTOR.html,

56. <http://www.ezeptalk.de/viewtopic.php?f=13&t=726#p4274>

57. http://ribewiki.dk/da/Luftskib_SL_3 et <https://wingsofwar.org/forums/showthread.php?p18865-On-this-day-1-May-German-Airship-SL3-Stranded>.

58. Voir le cas échéant Robinson.

59. W. RALEIGH, *The War in...*, p. 2.

60. H.A. JONES, *The War in...*, 1931, Appendix III; ID., *The War in the Air. Being the Story of the part played in the Great War by the Royal Air Force* (vol. 5). Oxford, 1935, Appendix I.

million de livres de l'époque⁶¹, soit environ 82 millions de livres actuelles⁶². Globalement, les divers auteurs considèrent l'impact comme limité.

Sur un plan plus strictement militaire, la crainte de ces raids a mobilisé des moyens de défense aérienne pour la protection du territoire britannique, lesquels n'ont pu être affectés ailleurs. Quant à l'effet le plus sensible, il réside dans une désorganisation de la production de munitions, qui aurait amené à une perte de 1/6 de celle-ci durant la période concernée⁶³.

Enfin, dans sa course avec l'Armée pour bombarder Londres, la Marine a perdu la partie...

Sources utilisées

- Baechler, C. (2003). *Guillaume II d'Allemagne*. Paris: Fayard.
- Bönker, D. (2015). Naval Race between Germany and Great Britain, 1898-1912. 1914-1918-Online International Encyclopedia of the First World War. <https://doi.org/10.15463/ie1418.10536>
- Castle, I. (2015). *The first Blitz: Bombing London in the First World War*. Oxford: Osprey Publishing.
- Jones, H. A. (1928). *The War in the Air. Being the Story of The part played in the Great War by the Royal Air Force (vol. 2)*. Oxford : Clarendon Press. Consulté à l'adresse Version texte adaptée par JFH
- Jones, H. A. (1931). *The War in the Air. Being the Story of The part played in the Great War by the Royal Air Force (vol. 3)*. Oxford Clarendon Press. Consulté à l'adresse <http://archive.org/details/warinairbeingsto05rale>
- Jones, H. A. (1935). *The War in the Air. Being the Story of The part played in the Great War by the Royal Air Force (vol. 5)*. Oxford Clarendon Press. Consulté à l'adresse <http://archive.org/details/warinairbeingsto05rale>
- Liddell Hart, B. H. (1973). *History of the First World War* (3rd éd.). London: Book Club Associates.
- Murray, W. (2005). *War in the Air 1914-1945* (1st ed. 1999). Washington: Smithsonian Books.
- Philpott, I. M. (2005). *The Royal Air Force: an encyclopedia of the inter-war years*. Barnsley: Pen & Sword Aviation.
- Pope, S., Wheal, E.-A., & Robbins, K. (1997). *The Macmillan dictionary of the First World War*. London: Macmillan.
- Raleigh, W. (1922). *THE WAR IN THE AIR. Being the Story of The part played in the Great War by the Royal Air Force* (Vol. 1). Oxford: Clarendon Press.
- Robinson, D. H. (1994). *The Zeppelin in combat: a history of the German Naval Airship Division, 1912-1918*. Atglen, PA: Schiffer Military/Aviation History.
- Stephenson, C. (2004). *Zeppelins: German airships : 1900-40*. Oxford: Osprey.

61. H.A. JONES, *The war in...*, 1935, Appendix I.

62. Calcul effectué au départ du calculateur en ligne <http://www.in2013dollars.com/1918-GBP-in-2018?amount=1500000>, en faisant l'hypothèse que le montant des dégâts cité est exprimé en livres sterling de 1918.

63. B. LIDDELL HART, *History of the...*, p. 107 et 405.

Annexe. Appareils ayant opéré régulièrement au départ de Namur⁶⁴

L.Z. 77

- a mené plusieurs raids sur l'Angleterre puis a été transféré de Spich à Cognelée le 1^{er} octobre 1915 ;
- 5 missions identifiées (probablement toutes des raids) sur la France au départ de Cognelée et abattu au cours d'un de ceux-ci le 21 février 1916 ;
- a opéré au moins une fois depuis Spich dans la période citée.

L.Z. 79

- deux raids identifiés sur la France au départ de Cognelée et détruit par l'artillerie anti-aérienne lors de l'un deux, le 29 janvier 1916.

L.Z. 81

- 3 raids vers la France, 2 raids avortés vers l'Angleterre et un vol d'essai au départ de Cognelée en mars-avril 1916 ;
- transféré ensuite à Düsseldorf.

L.Z. 87

- 4 raids sur l'Angleterre dont 3 avortés et un réussi (sur Deal) et 1 raid sur Boulogne au départ de Cognelée, entre avril 1916 et février 1917 ;
- a également opéré depuis Darmstadt durant cette période et y a été basé par la suite.

L.Z. 93

- basé à Cognelée de mars à août 1916, venant de Düsseldorf et transféré ensuite à Dresde ;
- une mission vers Dunkerque et un raid avorté sur l'Angleterre au départ de Cognelée ;
- a également opéré depuis Evere.

L.Z. 98

- basé à Cognelée de mai à juin puis encore en septembre 1916 ;
- pas de mission identifiée.

Autres engins ayant utilisé la base de Cognelée, au départ ou au retour de mission :

L5 (mai 1915), L.Z. 37 (mai 1915), L.Z. 74 (septembre 1915), L.Z. 95 (février 1916), L13 (mars 1916), L.Z. 97 (août 1916), L.Z. 107 (février 1917).

63. Source : documentation Ian Castle, que l'auteur tient à remercier tout particulièrement.