Historique du
Des 1er et 2e Régiments
D'Aérostation d'Observation
Pendant la campagne 1914-1918
Source : Musée de l'Artillerie - Transcription intégrale – Luc Schappacher – 2015

HISTORIQUE

DES 1ER ET 2E RÉGIMENTS D'AEROSTATION D'OBSERVATION

PENDANT LA GUERRE DE 1914-1918

A LA MEMOIRE DES OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS, CAPORAUX ET SOLDATS DU 1ER GROUPE D'AEROSTATION, MORTS POUR LA FRANCE.

A LEURS FAMILLES.

AUX MUTILES ET BLESSES DU 1ER GROUPE D'AEROSTATION.

A NOS VAILLANTS OBSERVATEURS ET A TOUS LES AEROSTIERS QUI ONT CONTRIBUE A LA VICTOIRE.

A NOS CHEFS.

PRÉFACE

LETTRE DE M. LE GÉNÉRAL HIRSCHAUER

Metz, le 4 décembre 1922,

A M. le Lieutenant-colonel Patart,
Commandant le 1er Régiment d'Aérostation,
à Versailles.

Mon Cher Camarade,

L'histoire d'une guerre ne peut s'établir sûrement que longtemps après sa fin ; il faut que les archives de tous les combattants s'ouvrent largement pour que les chercheurs puissent découvrir les causes restées cachées de bien des événements. Mais c'est aussi en puisant dans les Historiques des régiments, et souvent dans les carnets de notes des combattants que l'historien peut faire ressortir à côté des grandes lignes des opérations, tout le détail et tout le côté moral de la guerre.

Votre publication de l'Historique des 1er et 2e Régiments d'Aérostation *constitue donc, non seulement un précieux recueil de souvenirs pour ceux qui ont pris part dans ces régiments à la Grande Guerre, mais encore de solides matériaux pour le monument qu'il appartiendra aux historiens d'élever dans l'avenir.*

J'ai retrouvé, en lisant la minute de l'Historique que vous avez bien voulu me communiquer, la formation à Versailles du Bataillon des Aérostiers, le 25e *Bataillon du Génie, sous mon commandement, le* 1er *avril* 1901. *Je succédais ainsi, à plus d'un siècle d'intervalle, au commandant Coutelle, le chef des « aérostatiers » de la première République; mais j'étais surtout, en prenant ce commandement, l'élève de la veille de l'éminent Colonel Charles Renard, auprès duquel je venais de passer deux années à Chalais.*

C'est sous la haute et bienveillante direction de cet éminent maître, de celui qui, le premier au monde, a accompli sur un appareil aérien, sorti tout armé de son cerveau, un voyage en circuit fermé, que j'ai acquis l'intime, l'absolue conviction, que la conquête de l'air était proche, qu'elle bouleverserait le monde et deviendrait à la guerre un élément prépondérant.

Le Bataillon d'Aérostiers! C'est le plus beau souvenir de mon existence militaire d'avant-guerre ; quel magnifique corps d'officiers, dont vous étiez, mon cher Colonel; quel entrain, quelle bonne volonté parmi les sapeurs, qui tenaient à honneur d'être, en même temps que d'excellents spécialistes, des soldats disciplinés et de magnifique tenue.

J'en ai rencontré beaucoup de mes anciens sapeurs du 25e *Bataillon, au cours de la Grande Guerre; ils constituaient les cadres des très nombreuses compagnies d'aérostiers formées au cours des hostilités, et beaucoup d'entre eux, s'adressant au Général Commandant de Corps d'Armée ou d'Armée que les circonstances avaient fait de moi, continuaient à m'appeler «Mon Commandant », et rien ne pouvait me faire plus grand plaisir.*

Et puis, en 1911, *les Aérostiers se sont trouvés une deuxième fois sous mes ordres, alors que j'étais commandant des troupes d'Aéronautique, puis Inspecteur permanent de l'Aéronautique. C'est à ces troupes d'Aéronautique, formation hybride, administrée par le* 1er *régiment du Génie et par l'Ecole du Génie de Versailles, qu'ont été d'abord rattachées toutes les formations créées au moment de l'organisation de l'Aviation militaire.*

C'est aussi à cette époque, le 14 *juillet* 1912, *qu'a été remis par le Président de la République, en ma présence, au colonel Voyer, commandant les troupes d'Aérostation, le drapeau de l'Aéronautique avec les trois inscriptions: Fleurus, Extrême-Orient, Maroc.*

Et puis est venue la guerre ; j'avais quitté depuis un an le service de l'Aéronautique, quand, en octobre 1914, *j'ai été appelé à la direction de ce service, au Ministère de la Guerre, à Bordeaux.*

C'était le moment où, de partout, arrivaient des demandes pressantes de ballons captifs ; il fallut, non seulement augmenter dans des proportions inouïes les moyens de production des étoffés caoutchoutées, des cordages, mais encore modifier complètement la forme des ballons captifs. Heureusement, un Drachen avait été construit en 1901, *et expérimenté à Chalais. Je savais que les dessins d'exécution se trouvaient aux usines Astra. Je fis donc revenir des armées pour quelques jours le lieutenant Surcouf, qui avait construit le premier Drachen, afin de mettre en train la nouvelle fabrication, bientôt améliorée par l'éminent ingénieur qu'était le capitaine Caquot.*

Il fallut tout décupler : production de l'hydrogène et des tubes nécessaires pour son transport, treuils de divers systèmes et aussi former les troupes nouvelles, en recherchant tout d'abord dans les unités du génie où ils avaient été dispersés tous les réservistes et territoriaux anciens aérostiers, et puis en formant de nouvelles unités de toutes pièces.

A côté de ces grands efforts, un détail : quand fut arrêté pour toute l'armée l'uniforme bleu horizon, on distingua les différentes armes par des écussons de couleur différente; on oublia l'Aéronautique, et quand je fis réparer cet oubli, toutes les couleurs étaient distribuées ; le bleu, que j'aurais voulu pour les troupes aériennes, était donné à la cavalerie. Il ne restait plus que l'orange, qui fut attribué à l'Aéronautique, écusson noir et chiffres orange pour les aérostiers, écusson orange et chiffres noirs pour les aviateurs.

Et puis, j'eus des aérostiers sous mes ordres, aux 9e *et* 18e *Corps d'armée, et à la* 11e *Armée. J'ai vu les attaques des avions allemands contre les ballons captifs ; j'ai vu abattre des avions assaillants par nos excellents aérostiers mitrailleurs ; j'ai vu aussi, trop souvent, l'incendie du captif et l'impressionnante descente des observateurs en parachute. Mais, avant, tout, j'ai pu constater l'extraordinaire précision des renseignements fournis par les ballons qui constituaient la surveillance permanente, à laquelle rien n'échappait, tant les observateurs connaissaient bien leur terrain et mettaient d'acharnement à accomplir leur pénible et périlleuse mission, malgré les intempéries, malgré les menaces lointaines de l'artillerie et les attaques rapprochées des avions.*

C'est dire que j'ai conservé aux Aérostiers le souvenir le plus reconnaissant, l'admiration la plus profonde.

Après avoir, comme Chef de Bataillon, formé le premier bataillon d'Aérostiers, j'ai eu la joie, tout récemment, comme sénateur, de rapporter et de faire voter au Sénat la loi qui crée l'arme de l'Aéronautique.

Dans cette arme nouvelle, qui sera peut-être demain une armée nouvelle, l'Armée de l'air, *les aérostiers, de par droit d'ancienneté, auront le premier rang.*

Ce droit d'ancienneté est bien indéniable, car si, au moment où j'écris cette lettre, j'entends au-dessus de ma tête passer les escadrilles d'avions de Metz, de ma fenêtre je vois l'ancienne Ecole d'application de l'Artillerie et du Génie, où j'ai contemplé en 1870, *dans les salles des collections, le ballon que Coutelle montait à Fleurus, le* 20 *juin* 1794.

Vous m'aviez demandé une Préface ; vous pensiez, sans aucun doute, à une courte Préface. Emporté par mes souvenirs, je vous écris une trop longue lettre; trop volontiers, les anciens racontent le passé, qui, pour eux, conserve toute son importance. A vous, qui êtes dans l'action, de voir et de prévoir l'avenir.

Veuillez agréer, mon Cher Camarade, les meilleurs souvenirs de celui qui fut votre chef et reste votre ami.

HIRSCHAUER.

HISTORIQUE

DES 1er ET 2ME REGIMENTS D'AEROSTATION (1)

PENDANT LA GUERRE 1914-1918

*
* *

AVANT-PROPOS

Les quatre compagnies d'aérostiers de Place qui existaient en France au mois d'août 1914 donnèrent naissance, au cours de la guerre et en moins de deux années, à 75 compagnies d'aérostiers qui participèrent à toutes les grandes batailles et à de nombreuses opérations de détail, tant sur le front français, des Vosges à la mer du Nord et de la Marne à l'Escaut, que sur le front italien et sur celui de Macédoine.

C'est pourquoi l'historique de ces 75 compagnies est intimement lié à l'histoire de toute la campagne.

Dans l'impossibilité de suivre pas à pas chaque unité, nous avons dû nous borner à donner un aperçu général du rôle de l'Aérostation dans chaque grande période de la guerre en l'illustrant le plus souvent possible, au moyen des faits les plus caractéristiques extraits des journaux de marches des compagnies.

Nous nous sommes attachés principalement à mettre en relief l'importance de l'œuvre accomplie par les aérostiers et à faire connaître par quelques exemples, par des textes de citations, la vaillance héroïque et l'abnégation des observateurs en ballon captif.

Nos aérostiers ne furent qu'une poignée d'hommes dans la masse de l'Armée française. Mais, par leur travail, leur courage, leurs efforts persévérants et leur dévouement, beaucoup s'élevèrent à la hauteur des plus vaillants.

Epiant chaque geste de l'ennemi par une observation tenace et obstinée, malgré les attaques des canons et des avions ennemis, repérant ses batteries, signalant les mouvements de ses troupes et les concentrations de feu inquiétantes, renseignant sans cesse le commandement sur la physionomie du champ de bataille, le ballon fut l'œil toujours vigilant de l'Armée. Il fut parfois sa sauvegarde.

Quelques chiffres extraits des journaux de marches de deux de nos plus anciennes compagnies permettent de mesurer le travail accompli par nos ballons.

Du 28 septembre 1914 au 11 novembre 1918, la 30e compagnie d'aérostiers (2) ascensionna 3468 heures, repérant pendant ce temps 1146 batteries ennemies et effectuant. 1369 observations de tir.

(1)Voir l'annexe n° IV indiquant la transformation du 1er groupe d'aérostation du temps de guerre en 1er et 2e régiments d'aérostation du temps de paix

(2) La 30e compagnie provenait de la compagnie d'aérostiers d'Epinal et avait eu pour noyau la section de cerfs volants envoyée dans cette Place au début des hostilités. C'est elle qui, sous le commandement du capitaine Saconney se distingua brillamment d'abord sur la Mortagne puis successivement en Picardie, en Belgique et en Artois.

Du 1er décembre 1914 au 11 novembre 1918, la 39e compagnie (1) en 3500 heures d'ascension repéra 2800 batteries et observa 1700 tirs.
Si les efforts des aérostiers n'ont pas été immédiatement connus et appréciés du reste de l'armée, l'aérostation a eu la bonne fortune de trouver en M. Joseph Bedier, un historien digne des plus beaux exploits. Dans le magnifique chapitre consacré à « nos aérostiers » dans son livre « L'Effort français » (2), M. J. Bedier a su faire revivre les débuts et les principales étapes de l'aérostation, analyser avec finesse et vérité, l'esprit et l'âme des aérostiers et souligner d'une plume émue, la vaillance et la ténacité de nos observateurs en ballon.

Tous les anciens aérostiers voudront lire ce beau livre.

D'ailleurs, les brillants résultats obtenus ne purent l'être que grâce à l'esprit de solidarité qui animait les aérostiers.

En dépit de leur ténacité, de leur énergie et de leur bravoure, les observateurs n'auraient pu, en effet, remplir efficacement leur mission, s'ils n'avaient été constamment secondés par le personnel de manœuvre, les mécaniciens, les arrimeurs, les téléphonistes et les mitrailleurs-vigies des compagnies.

Du plus ignoré jusqu'au plus héroïque, tous les aérostiers firent leur devoir et tout leur devoir.

Cette belle solidarité ne fut pas limitée aux compagnies d'aérostiers. Car, comme le remarque M. J. Bedier (3), exécutants, dirigeants, instructeurs, techniciens et inventeurs, tous les aérostiers des armées, du G. Q. G., de Vadenay, de Chalais-Meudon et du Ministère (4) collaborèrent fraternellement et de tout cœur, pour perfectionner sans cesse le matériel, l'instruction du personnel, l'organisation et les méthodes.

C'est pourquoi l'on peut dire que, par leur vaillance, leur ténacité, leur intelligence et leur esprit de solidarité, les aérostiers français ont été dignes de l'Armée française et de la France pendant la Grande Guerre.

En terminant cet avant-propos, qu'il nous soit permis d'exprimer un regret.

Dans cet historique où beaucoup d'aérostiers ont été nommés, où de nombreux actes d'héroïsme ont été cités, certains observateurs, justement réputés pendant la guerre, pourront s'étonner, non sans raison, de ne pas y trouver leur nom.

Pourtant, nous nous sommes efforcés, en toute conscience, de présenter en raccourci un tableau aussi exact que possible de ce que fut l'aérostation française pendant la Grande Guerre.

Mais, assujettis à nous maintenir dans le cadre restreint de l'historique, ne disposant souvent que de documents très incomplets, nous avons conscience de n'avoir pu citer tous ceux qui méritaient de l'être.

Nous leur en exprimons nos regrets les plus sincères.

*

* *

(1) La 39e compagnie fut constituée d'une manière analogue à Belfort. Au début de 1916 les 30e et 39e compagnies observèrent en Artois sous le commandement du commandant Saconney. C'est auprès de la 39e compagnie que fonctionna la l'école d'observateurs dite Ecole de Saint-Pol. (Voir chapitre XVI.)

(2) L'Effort français, par Joseph Bedier, professeur au Collège de France (actuellement de l'Académie française), édité par la Renaissance du Livre, 78, boulevard Saint-Michel, Paris. Voir le chapitre intitulé « Nos Aérostiers », pages 190 à 274.

(3) L'Effort français, pages a3o et a3i.

(4) (4) Voir annexe V les noms des principaux d'entre eux.

CHAPITRE PREMIER

DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROSTATION PENDANT LA CAMPAGNE

***

1. Les origines. — L'aérostation avant 1914

Pour bien comprendre l'histoire de l'aérostation pendant la guerre et pour apprécier l'effort accompli, il est nécessaire de se reporter aux origines et de rappeler très brièvement ce qu'était l'aérostation avant 1914.

Créés en 1794 par le comité du Salut public, les premiers aérostiers français rendirent d'éclatants services au siège de Maubeuge et à la bataille de Fleurus (1). Mais, n'ayant pu acquérir la mobilité nécessaire pour les guerres de l'époque, ils furent supprimés par Napoléon et dissous en 1797.

En 1870-1871, on dut avoir recours aux ballons libres, pour faire communiquer Paris assiégé avec la province. Soixante-quatre ballons franchissent les lignes prussiennes, emportant 64 aéronautes, 91 passagers, 363 pigeons voyageurs, 9000 kilogrammes de lettres. Cinq ballons furent capturés par l'ennemi, deux se perdirent en mer.

Citons encore, pour mémoire, les essais infructueux de Tissandier dans l'emploi de ballons captifs à l'armée de la Loire. De leur côté, les Allemands n'avaient pas eu plus de succès avec un ballon captif, au siège de Strasbourg.

Aussi, après 1870, on se rendit compte de la nécessité d'organiser l'aérostation militaire dès le temps de paix.

En 1875, le capitaine Charles Renard était chargé d'installer à Chalais-Meudon, un centre d'études, d'expériences et d'instruction. Ce fut le berceau de l'aérostation française.

En 1886, quatre compagnies d'aérostiers étaient créées, à raison d'une dans chacun des quatre premiers régiments du génie.

Ces 4 compagnies furent réunies à Versailles en 1900 et constituèrent le 25e bataillon du génie, commandé par le chef de bataillon, depuis général Hirschauer.

A ce moment, les aérostiers devaient former à la mobilisation : 8 compagnies d'aérostiers de campagne et 4 compagnies d'aérostiers de Place (Verdun, Toul, Epinal et Belfort). Toutes ces unités étaient dotées du ballon sphérique de 540 m^3, dit normal et du treuil à vapeur de campagne.

Peu de temps après, le ballon sphérique de siège de 750 m^3 et le treuil à vapeur de siège, dûs respectivement aux capitaines du génie Pezet et Borschneck, étaient mis en service dans l'aérostation militaire. C'est avec ce matériel que les aérostiers commencèrent la guerre en 1914.

Par ailleurs, comme on s'était rendu compte de la nécessité d'organiser l'observation aérienne au profit de l'artillerie dans la guerre de siège, on décida vers 1910, de doter chaque grande place forte de 6 ballons captifs. Dans chacune d'elle, ces 6 ballons devaient être mis en œuvre par 2 compagnies d'aérostiers de place à 3 sections, chaque section manœuvrant un ballon.

(1) Voir annexe VII. – Voir également l'annexe VIII, la bibliographie aérostatique.

Sur ces entrefaites, le dirigeable était né et il devait bientôt prendre une place prépondérante dans l'aérostation.

Au « Lebaudy » (le Jaune), succède le « Patrie », emporté par un coup de vent à Verdun, puis la « République », crevé par une pale d'hélice au retour des manœuvres du Centre et dont l'équipage fut tué (1), puis la « Liberté », etc....

Vers 1912, un certain nombre de dirigeables sont mis en service, dont plusieurs prendront une part plus ou moins importante à la guerre : 1'« adjudant Vincenot », le « Dupuy de Lôme », le « Pleurus », le « Conté », etc...

Mais, dès 1910-1911, l'aviation militaire avait pris naissance et se développait rapidement.

La loi du 29 mars 1912 permit de créer des unités d'aviation.

Après quelques essais d'une organisation qui réunissait sous de mêmes chefs, les troupes et services d'aviation et d'aérostation (2), on décida en 1913 de les rendre, l'une et l'autre, autonomes (3).

L'aérostation retrouvait donc son unité et allait pouvoir se consacrer entièrement à sa tâche.

Mais elle était orientée presque uniquement vers le dirigeable.

Déjà en 1911, on avait supprimé les compagnies d'aérostiers de campagne. En 1913, on décida de ne plus remplacer le matériel des parcs d'aérostation de Place.
Le ballon captif, considéré comme un organe de transition, était destiné à disparaître par extinction.

Telle était la situation au début de la guerre, en 1914.

***

II. — L'essor de l'aérostation. — Constitution de nouvelles compagnies d'aérostiers de campagne (4)

Le 1er jour de la mobilisation, 8 compagnies d'aérostiers de port d'attache (numérotées de 1 à 8) sont formées par les 1ère, 2e, 4e et 5e compagnies du temps de paix. Ces compagnies étaient destinées à la manœuvre des dirigeables. En outre, chacune des 4 grandes places fortes de l'Est (Verdun, Toul, Epinal, Belfort), mobilisait une compagnie d'aérostiers de Place à 3 sections (5), chaque section manœuvrant un ballon de siège de 750 m^3. En outre, la place de Maubeuge disposait d'un parc de campagne d'instruction qui fut utilisé pour la défense de la Place (6).

Mais ces compagnies de Place ne devaient pas s'éloigner des camps retranchés à la défense desquels elles étaient affectées, et nos armées en campagne étaient entièrement dépourvues de ballons captifs.

Pendant ce temps, les « drachens » allemands, profitant du magnifique mois d'août 1914, ascensionnaient obstinément, et nos troupes cherchaient en vain dans le ciel, les ballons français.

(1) Capitaine Marchal, lieutenant Chauré, adjudants Reau et Vincenot.
(2) Arrêté ministériel du 16 avril 1913.
(3) Arrêté ministériel du 38 novembre IQI3.
(4)Voir annexe III, tableau des compagnies d'aérostiers d'observation ayant participé à la guerre de 1914-1918.
(5) Au lieu des a. compagnies à 3 sections qui avaient été prévues initialement.
(6) Voir chapitre II.

Nos aérostiers, emprisonnés dans leurs places fortes, vont-ils y demeurer ?
Non ! L'un d'eux, le capitaine Saconney, du port d'attache d'Epinal, qui malgré les progrès des dirigeables et de l'aviation, avait conservé intacte sa foi dans le ballon captif et dans les services qu'il peut rendre en campagne, propose et obtient du Gouverneur d'Epinal, l'autorisation de travailler pour la 1ère Armée avec une section automobile d'aérostiers qu'il organise à cet effet.

Dans ce but, il utilise le ballon normal de 540 m^3, des anciennes compagnies d'aérostiers de campagne, récemment supprimées, et le treuil automobile de la section de cerfs-volants d'expérience qui avait été envoyée dans la Place au début des hostilités. Le reste du matériel et le personnel sont transportés dans des camions et autobus.

Sa mobilité lui permet — tout en restant affecté à la Place — de travailler pour les formations de campagne voisines, faisant chaque jour 20, 30, 40 kilomètres et rentrant chaque soir à son port d'attache d'Epinal.

D'ailleurs, le capitaine Saconney ne se contente pas d'organiser. Au début, c'est lui le seul observateur de sa section et il obtient de suite de brillants résultats. Peu après, il découvre Tourtay, alors simple soldat à la section de cerfs-volants et le forme comme observateur. Promu sergent, puis sous-lieutenant, Tourtay devient rapidement un observateur hors pair (1).

Le 28 août 1914, le capitaine Saconney s'installe sur la Mortagne, puis, pendant 14 jours, parcourt le front de l'Est, se relie téléphoniquement avec les premiers canons lourds qui viennent d'apparaître, règle les tirs, repère des batteries ennemies, signale des mouvements de troupe, surveille les routes (2).

Chacun connaît bientôt les résultats obtenus par le capitaine Saconney, et les armées de l'Est réclament aussitôt le concours des aérostiers.

Dans les 15 premiers jours de septembre, 8 ballons s'évadent des Places fortes et opèrent avec nos troupes de l'Est.

Le 28 septembre 1914, la section d'aérostiers du capitaine Saconney est officiellement constituée en compagnie d'aérostiers de campagne, sous le nom de 30e compagnie.

« Un grand exemple est un puissant témoin, et la 30è compagnie multiplie les exemples » (3).
Mais, en dehors de la sphère d'action de la 30e compagnie, en dehors même des armées de l'Est, un facteur moral allait agir d'une façon décisive pour doter nos armées en campagne de compagnies d'aérostiers.

Quand nos fantassins voyaient, au-dessus de la tranchée, se lever le drachen allemand, qui durant tout le jour les observait inlassablement, il leur semblait que tous leurs moindres gestes étaient épiés par cet œil vigilant, que c'était lui qui les signalait à l'artillerie ennemie et que c'était lui encore qui dirigeait sur eux ses coups. Et ils étaient péniblement impressionnés de ne pas avoir la contrepartie, de ne pas sentir derrière eux, des ballons captifs français, pour rendre à l'ennemi tout le mal que les drachens leur causaient.

Aussi, toutes les armées demandèrent-elles des ballons captifs au G. Q. G. (4), qui invita l'aéronautique à procéder immédiatement à l'organisation de nouvelles compagnies

(1) Voir chapitre V
(2) L'Effort français, par J. Bedier, pages 198 à 204.
(3) L'Effort français, par J. Bedier, page 206.
(4) On trouve une démonstration de cet état d'esprit dans le mode de formation de la 30e compagnie d'aérostiers qui fut constituée tout d'abord, d'après les ordres du général commandant le XVIIè Corps d'Armée, par le capitaine, depuis commandant Perrin avec un personnel de fortune et du matériel de réquisition (ballon offerte par M. Vermorel et treuil Sauter-Harle de la Société Astra). La constitution de cette unité fut régularisée peu après par le G. Q. G. tant en ce qui concernè le personnel que le matériel.

d'aérostiers de campagne (1).

C'était à la fois une question de *matériel* et de *personnel*.

Comme matériel, nous possédions 6 parcs d'aérostiers de siège dans chacune des 4 grandes places (Verdun, Toul, Epinal et Belfort), soit 24 parcs d'aérostiers.

Avec chacun d'eux, on constituera le train de combat d'une compagnie d'aérostiers en y ajoutant 4 camions à tubes, 2 camionnettes et 1 voiture légère.

Avec les 2 sections de cerfs-volants d'expériences qui avaient été envoyées au début des hostilités à Epinal et à Belfort et dont on utilisera le treuil automobile avec un ballon normal de 540 m^3 (2), nous aurons ainsi le matériel de 24 + 2 = 26 compagnies d'aérostiers.

Pour le personnel officier, on utilisera un certain nombre d'officiers affectés aux équipages de dirigeable, comme personnel de remplacement ou dans les ports d'attache.

D'autre part, on recherche aux armées et dans les dépôts, les réservistes et territoriaux ayant servi dans l'aérostation et on les envoie au dépôt du 1er groupe d'aérostation. Rappelons que sous la pression des circonstances, le dépôt du 1er groupe d'aérostation avait dû évacuer Saint-Cyr au début de septembre et s'installer près de Bourges, où il fonctionnera jusqu'au début de janvier 1915.

C'est ainsi que 26 compagnies d'aérostiers vont être créées.

Le tableau de l'annexe III indique les lieux, dates, modes de formation, etc... de ces unités. On peut le résumer comme suit :

10 compagnies (n° 30 à 39) sont créées vers octobre 1914, avec les ressources des ports d'attache et les ressources locales en matériel et en personnel.

10 compagnies (nos 19 à 21 et 23 à 29) sont formées au début de 1915 par transformation des sections d'aérostiers de Place.

6 compagnies (n° 40 à 45) sont constituées au dépôt du 1er groupe d'aérostation, de janvier à juin 1915, avec le matériel des parcs d'aérostiers de siège et les ressources en personnel du dépôt.

En décembre 1914, on avait décidé la création de 10 trains de combat automobiles du type préconisé par le commandant Saconney.

Ces 10 compagnies (n° 46 à 55), dont le personnel provenait pour moitié du dédoublement des compagnies existantes furent formées d'août à décembre 1915.

Cependant, dès juin 1915, le commandement demandait à l'aérostation du G. Q. G. de porter à 75 le nombre des compagnies d'aérostiers. Nous en avions alors à peine 26...

Le problème ainsi posé était, comme au début, une question de *matériel* et de *personnel* avec cette différence que les ressources existantes avaient été déjà entièrement utilisées.

Il fallait aller vite.

Pour le matériel, on posa le principe qu'il y avait lieu d'utiliser, autant que possible, des véhicules de types courants non aménagés, le matériel était contenu dans des caisses facilement amovibles. C'est le principe de nos compagnies actuelles.

Les unités étaient créées par dédoublement (3).

(1) Toute cette organisation et, d'une manière générale, l'organisation des 26 premières compagnies d'aérostiers fut étudiée au G. Q. G. par le commandant aujourd'hui contrôleur Jaillet — qui dirigea l'aérostation au G. Q. G. d'août 1914 à juin 1915 - et réalisée avec le concours des officiers aérostiers du ministère : lieutenant-colonel Guéry et commandant Do.

(2) Remplacé en 1915 par un ballon de 600 mètres cubes à ralingue.

(3) L'organisation des 39 dernières compagnies d'aérostiers fut étudiée et réalisée au G. Q. G. par le commandant Patart tant en ce qui concerne le personnel que la constitution des nouveaux trains de combat. Cette dernière étude fut faite en collaboration avec le personnel de Chalais-Meudon et, en particulier, avec le commandant Lenoir et le capitaine Letourneur.

A cet effet, chacune des compagnies d'aérostiers désignées pour se dédoubler recevait un renfort numériquement égal à l'unité de dédoublement à créer, se dédoublait et constituait une *section* à laquelle elle passait une partie de ses cadres et hommes instruits. Cette section manœuvrait séparément, mais, tout d'abord, sous la direction et le contrôle du commandant de la compagnie mère. Puis, quand la section avait acquis une expérience suffisante pour fonctionner isolément, on la transformait en compagnie autonome.

En ce qui concerne les officiers, un certain nombre fut demandé aux autres armes et, en particulier, à la cavalerie qui disposait à l'époque de quelques excédents, alors que l'artillerie, l'infanterie, etc...,, n'arrivaient que très difficilement à assurer l'encadrement de leurs formations.

Ces officiers furent détachés aussitôt dans les unités existantes où ils commencèrent leur instruction qui fut complétée ultérieurement dans les centres d'instruction installés à cette époque dans chaque Groupe d'Armées, à Cramont (Groupe d'Armées du Nord), à Aubigny (Groupe d'Armées du Centre), et à Toul (Groupe d'Armées de l'Est).

31 compagnies (n^0 64 à 94) furent ainsi créées en 2 séries de 15 et 16, de février à juillet 1916. L'offensive allemande de Verdun gêna bien l'essor des nouvelles compagnies et le ralentit, mais sans l'arrêter. Et, au moment de l'offensive française sur la Somme, en juillet 1916, toutes les nouvelles compagnies d'aérostiers étaient formées et l'Aérostation française au grand complet, put déployer son plein effort.

Auparavant, en juillet-août 1915, 8 compagnies (n°s 56 à 63) avaient été créées dans des conditions d'improvisation particulières. On préparait alors l'offensive de Champagne de septembre 1915, dont on attendait des résultats importants, sinon décisifs. Pour renforcer l'Aérostation dans toute la mesure du possible, on décida d'utiliser les anciens treuils des compagnies d'aérostiers de campagne, concurremment avec le premier ballon Caquot, le ballon L.

8 compagnies, ou plutôt 8 sections, furent ainsi créées, à raison de 2 dans chacun des ports d'attache de Verdun, Toul, Epinal et Belfort. Chacune était constituée par un noyau d'aérostiers prélevé sur une compagnie existante et par des hommes de renforts. Après 2 ou 3 semaines d'exercice au port d'attache, ces sections rejoignirent leur compagnie mère et participèrent à la bataille (1).

Ainsi, nos quatre compagnies d'aérostiers de Place du mois d'août 1914, se scindant, se multipliant sans cesse, parvinrent à constituer, en moins de deux ans, 75 *compagnies d'aérostiers de campagne*.

* * *

III. — Les progrès du matériel aérostatique (2)

Parallèlement à cette multiplication des compagnies d'aérostiers, le matériel mis en œuvre par ces unités s'est progressivement transformé et perfectionné.

Ballons: — Les premières compagnies françaises utilisèrent le ballon sphérique, type E, dit ballon de siège de 750 m^3 (3).

(1) Toutefois, le ballon L n'ayant pu être mis au point en temps voulu, la plupart de ces sections durent utiliser le ballon sphérique.

(2) Voir à ce sujet l'intéressante étude sur l'aérostation militaire pendant la guerre dans l'ouvrage « L'Aéronautique pendant la guerre mondiale » (pages 297 à 380), Maurice de Brunoff éditeur, 32, rue Louis-le-Grand, Paris (prix de l'ouvrage : 80 francs).

(3) Les renseignements ci-après concernant les différents types de ballons sont extraits de l'étude du capitaine Letourneur parue sous le titre : « Les Ballons captifs d'observations dans L'Aéronautique » de décembre 1919.

Ce ballon pouvait, à l'extrême limite, enlever deux observateurs à 7 ou 800 mètres d'altitude ; par vent faible, on y était bien, mais dès que le vent atteignait 8 à 10 mètres, le ballon était tellement rabattu et tellement instable qu'il fallait renoncer à l'utiliser.

De l'autre côté de la ligne, les Allemands utilisaient le « drachen » et il apparut nettement que ce ballon était supérieur au ballon sphérique, car fréquemment on le voyait en l'air, alors que les aérostiers français étaient condamnés à rester au campement. Aussi, dès le mois d'octobre 1914, l'ordre fut donné à l'Etablissement Central de Chalais-Meudon, de construire des ballons « drachen » dans le délai le plus court.

Le « drachen » n'est pas stable par le vent. Pour lui donner de la stabilité, il était nécessaire de lui adjoindre une queue de « godets d'orientation », analogue à une queue de cerf-volant, constituée par plusieurs petits parachutes en étoffe. Cette queue avait une longueur totale de 50 mètres.

Ce ballon était stable jusqu'à 16 mètres de vent environ, tout au moins quand le vent était régulier ; en outre, il recevait du vent une poussée verticale assez notable, mais au prix d'une traînée très considérable. Il en résulte que le câble travaillait à de très fortes tensions, que le treuil ne pouvait que difficilement ramener quand le vent était fort, d'où grande usure du matériel et de grosses difficultés de manœuvre.

Le ballon drachen fut utilisé depuis décembre 1914 jusqu'en août 1916. Son cube, qui était de 820 m^3 au début, fut porté ensuite à 900 m^3.

Le capitaine Caquot (1), alors qu'il commandait la 21e compagnie d'aérostiers (automne et hiver de 1914) avait utilisé le ballon sphérique et le drachen et avait été frappé de leurs défauts. Il avait alors étudié un ballon allongé empenné, qui devait être stable sans queue.de godets. Affecté en avril 1915 à l'Etablissement Central de Chalais-Meudon, il y avait poursuivi ses études et, dès le mois de mai 1915, l'atelier de Chalais construisait une petite série de ballons type L, qui étaient aussitôt mis en service.

Ce ballon était stable mais sa manœuvre était délicate. Pour répondre aux critiques de détail qui lui étaient faites, le capitaine Caquot reprit son projet et aboutit en mai 1916, au ballon type M qui, aussitôt, fut construit en série.

Ce ballon est stable, sans queue de godets et cela jusqu'à des vents violents. Il a été utilisé dans tous les cas, jusqu'à 16 mètres de vitesse. Lorsque le vent était très régulier, on pouvait encore observer par des vents de 20 mètres. Enfin, sur mer, remorqué par des bateaux qui se déplaçaient à vive allure contre le vent il a été utilisé jusqu'à une vitesse de 35 mètres de vent relatif.

En outre, il possède une poussée au moins aussi grande que celle du drachen, mais sa traînée est considérablement moindre, en grande partie du fait de la suppression de la queue de godets. Il donne donc de moindres efforts sur le câble de retenue, et peut être manœuvré par des treuils moins puissants. En réalité, on n'a pas diminué la puissance des treuils, bien au contraire, mais la vitesse de « ramener » a été très augmentée, et les ballons ont pu ainsi se défendre plus efficacement contre les attaques-des avions ennemis.

Le succès des ballons Caquot (2) a été considérable. Presque tous les Alliés les ont adoptés (3). Ils ont conquis le ciel de tous les continents, depuis l'Amérique jusqu'au Japon, on les a vus au large de Terre-Neuve et dans le ciel de la Grèce. Bien plus, les aérostiers allemands et autrichiens les ont adoptés. Quelques semaines seulement après qu'un ballon M, ayant rompu son câble sur le front de la Somme, eut été emporté par le vent dans les lignes; ennemies, on vit s'élever de l'autre côté de la ligne, un ballon sans queue de godets.

(1) Depuis commandant puis directeur de la section technique de l'aéronautique d'octobre 1917 jusqu'à l'armistice.
(2) D'abord ballon M, puis, à partir de 1917, ballon R.
(3) A l'exception des Italiens qui utilisèrent un ballon d'un type spécial (type A. P.).

Bientôt, sur tous les fronts, en France, en Italie, en Bulgarie, ce fut du côté de l'ennemi une floraison de ballons Caquot. Quelques-uns d'entre-eux nous revinrent par la même voie qui leur avait envoyé le modèle. Ces ballons étaient une copie exacte du ballon français ; seul, le mode d'attache des cordeaux de suspension sur la ralingue était différent.

A côté du problème de *qualité* — perfectionnement du type des ballons — se posa un problème de *quantité* pour répondre à la consommation qui s'était accrue dans des proportions considérables.

En effet, en 1918, il avait fallu, en outre des ballons d'observation, construire les ballons dits *de protection*. Et, en ce qui concerne les *ballons d'observation*, il fallait pourvoir au remplacement des ballons détruits par les avions ennemis, soit, approximativement, un ballon par jour en moyenne.

Néanmoins, jusqu'à la fin, le ravitaillement en ballons fut constamment assuré d'une façon entièrement satisfaisante. Il faut en féliciter les officiers de Chalais-Meudon (1) qui surent organiser la production et obtenir de l'industrie l'effort énorme qui s'imposait.

Ravitaillement en hydrogène. — Ce fut, au début, un des problèmes les plus ardus dont la solution s'imposa au G.Q.G. En effet, alors que nos compagnies d'aérostiers se multipliaient, toutes les usines civiles d'hydrogène étaient en territoire occupé (usines du Nord), ou sous le canon (usine de Lamotte-Breuil). Ce fut donc, tout d'abord, avec les seules usines à hydrogène des places fortes et de Chalais et le nombre restreint de tubes dont on disposait, que l'aérostation du G. Q. G. (commandant Jaillet) dut organiser le ravitaillement en hydrogène qu'il assura, au début, directement.

Quelques mois plus tard, ce service fut passé à Chalais-Meudon où, sous la direction du commandant Caquot, il reçut successivement toute l'extension nécessitée par l'accroissement de la consommation. Là encore, le commandant Caquot fit preuve de remarquables qualités d'organisation et de réalisation. De nombreux tubes furent achetés en France et en Amérique. Des marchés furent passés avec les usines qui fabriquaient l'hydrogène comme sous produit. Même une grande usine fut spécialement construite aux portes de Paris pour la fabrication de l'hydrogène (usine de Saint-Ouen, aujourd'hui usine de l'oxylithe).

En 1916, le service du ravitaillement en hydrogène fut passé à la 2è réserve de ravitaillement, la production restant organisée par Chalais-Meudon. Et malgré l'énorme accroissement de la consommation (incendies de ballons, ballons de protection), malgré les fluctuations du front, jamais l'hydrogène ne manqua à nos ballons.

Treuils. — Au début de la guerre, les aérostiers utilisèrent le treuil à vapeur des compagnies d'aérostiers de Place. Ce « treuil de siège », comme on l'appelait, était un excellent appareil, robuste et d'un fonctionnement très sûr. L'adoption de « ceintures cingoli » au début de 1915, augmenta notablement sa mobilité et lui permit de circuler dans tous les terrains, voire d'aller au trot dans les terres labourées. Mais sa vitesse de ramener n'était que de 1 m. 50 à la seconde et sa puissance insuffisante pour ramener le ballon allongé par vent fort. De plus, il produisait un panache de vapeur qui décelait sa position à l'artillerie ennemie.

Dès le début de la guerre, le capitaine Caquot, qui commandait alors la compagnie d'aérostiers de Toul, avait transformé un de ces treuils à vapeur en treuil automobile. A cet effet, il avait monté sur un camion Berliet un mécanisme de treuil à vapeur, actionné par un bloc moteur Panhard de 12 HP. C'était le treuil à deux moteurs qui permettait de manœuvrer le ballon tout en déplaçant le treuil.

(1).Le service des ballons était dirigé par le capitaine Letourneur, puis par le capitaine Bricard.

Ce matériel était d'une construction aisée et relativement rapide. C'est pour cette raison qu'on en dota, en 1916, la plupart des compagnies de nouvelle formation. Mais ces treuils ne ramenaient guère qu'à une vitesse de 2 mètres à la seconde et quand les attaques d'avions devinrent plus fréquentes et plus dangereuses, ils durent être remplacés par des treuils 1915 ou 1916, dus au commandant Saconney.

Le treuil 1915 — dont furent dotées les 10 premières compagnies automobiles — était à peu de chose près, semblable aux treuils des sections de cerfs-volants montées, qui avaient fait leurs preuves, avant et pendant la guerre. Muni d'un moteur de 35 HP, sa vitesse de ramener pouvait atteindre 4 m. 50 dans les circonstances atmosphériques les plus favorables.

En 1916, on jugea nécessaire d'augmenter la vitesse de ramener des treuils. Un nouveau modèle, le treuil 1916, dû également au commandant Saconney, fut adopté. Ce treuil, qui est encore en service dans la plupart des unités, est conçu d'après les mêmes principes que le treuil 1915, mais plus puissant. Son moteur de 60 HP (au lieu de 35 HP) permet de ramener à une vitesse maxima de 5 m. 50 à la seconde.

A la même époque, le commandant Caquot construisit un nouveau treuil à 2 moteurs, dit treuil 1917 ou à tension constante (1). Grâce à son moteur de 70 HP, ce treuil peut ramener à une vitesse maxima de près de 6 mètres à la seconde. Il est monté sur châssis Latil à 4 roues motrices.

Dans toutes les unités, les treuils 1916 ou 1917, remplacèrent tous les anciens treuils. Même en 1918, on profita des disponibilités en matériel pour doter chaque compagnie de deux treuils 1916 ou 1917, de façon à éviter tout arrêt de fonctionnement dû à une avarie de treuil.

En novembre 1918, l'aérostation militaire française possédait 163 treuils, dont 37 treuils 1915, 100 treuils 1916 et 26 treuils 1917 à tension constante.

Câbles — Téléphone. — En terminant ce rapide exposé, il convient de remarquer qu'en dehors des ballons et des treuils, le matériel aérostatique, d'observation et de protection, ne cessa, pendant la campagne, d'être constamment amélioré.

C'est le câble de 9 m/m comportant une seule âme téléphonique qui fait place à un câble d'un diamètre de 6 m/m 8, plus léger, puis résistant et muni de 3 âmes téléphoniques.

Ce sont les appareils téléphoniques de campagne du début de la guerre, employés en nacelle par les observateurs, qui sont remplacés par des casques téléphoniques avec parleur permettant de causer sans interrompre l'observation.

Parachutes. — Ce sont encore les parachutes, inconnus en 1914, et dont toutes les unités furent rapidement dotées au début de 1916.

Dès les premiers incendies de ballon par avion, en octobre 1915, on reconnut la nécessité urgente de doter les observateurs de parachutes.

Justement, il y avait à Chalais-Meudon un officier, le lieutenant Juchmès (2), qui dirigeait avant la guerre un atelier de construction aérostatique. Il avait construit, en particulier, un certain nombre de parachutes expérimentés avec succès. En collaboration avec le capitaine Letourneur, il étudia et réalisa le parachute individuel des observateurs en ballon captif.

La construction des parachutes fut menée rapidement à Chalais-Meudon et ceux-ci furent livrés aux compagnies dans les conditions suivantes :

(1) Ce treuil était destiné à la fois à l'aérostation militaire et à l'aérostation maritime. Quand la tension dépasse une limite déterminée, ce treuil laisse automatiquement dérouler du câble. On évite ainsi les à-coups et par suite les ruptures du câble particulièrement à craindre dans l'aérostation maritime.
(2) Décédé en février 1918.

Comme on pouvait craindre de la part des observateurs une appréhension naturelle à se confier à cet engin peu connu, le lieutenant Juchmès parcourut le front en automobile en compagnie d'un parachutiste volontaire. Ce parachutiste volontaire était un marin du nom de Duclos. Employé à l'établissement de Chalais-Meudon et ayant assisté à de très nombreuses expériences de parachute, toutes réussies, il avait acquis la plus grande confiance dans le fonctionnement de l'appareil. Au cours de ses tournées sur le front, le lieutenant Juchmès organisait auprès d'une compagnie, une exhibition à laquelle étaient conviés les officiers et observateurs des compagnies voisines. Le marin montait en nacelle et descendait en parachute. Le lieutenant Juchmès distribuait ses parachutes aux aérostiers instruits et convaincus par cette expérience, et il continuait sa tournée. Le marin Duclos exécuta ainsi 23 sauts en parachute avec un plein succès (1).

La 1ère expérience réelle de parachute fut faite le 10 mars 1916, à Verdun, par le lieutenant Levassor d'Yerville (voir chap. V).

Mais ce fut l'ouragan du 5 mai 1916, où 24 ballons rompirent leur câble, qui provoqua la première expérience en grand du nouvel engin (voir chapitre V). Malheureusement, en raison de la violence du vent, deux observateurs furent tués à l'atterrissage (2) et deux autres trouvèrent également la mort à la suite d'incidents survenus dans le fonctionnement de leur parachute (3).

Enfin, à la fin de 1917, apparut le parachute de nacelle qui fut mis en service dans toutes les unités en 1918. Néanmoins, la plupart des observateurs, confiants dans la régularité de fonctionnement du parachute individuel, lui conservèrent leur confiance et leur préférence.

Armement. — Citons aussi les perfectionnements apportés à l'armement d'autoprotection des aérostiers, et à l'organisation de la protection des ballons par mitrailleuses. En dehors du lieutenant de vaisseau Le Prieur, qui construisit les premiers correcteurs pour tir de terre contre avions et en posa les principes, cette étude fut continuée brillamment et utilement par des officiers aérostiers, les capitaines Cottin et Terrisse, et le lieutenant Peycru. C'est à ce dernier qu'est dû le correcteur actuellement en service, ainsi que le jumelage qui portent son nom.

* * *

IV. — L 'organisation de l'aérostation pendant la campagne

En août 1914, les formations de l'aérostation militaire étaient réparties dans les ports d'attache de dirigeables installés à Maubeuge, Verdun, Toul, Epinal, Belfort et Saint-Cyr.

Au G. Q. G., le colonel Voyer était chef du Service Aéronautique. Le capitaine Jaillet lui était adjoint pour l'Aérostation.

Quand un certain nombre de compagnies d'aérostiers furent mises à la disposition des armées, elles furent rattachées dans chacune d'elles au Service de l'Aviation de l'Armée, qui devint alors le *Service Aéronautique de l'Armée.* Les commandants des compagnies d'aérostiers furent donc placés sous les ordres du chef du Service Aéronautique et, plus tard, du *commandant de l'Aéronautique de l'Armée.*

(1) Un peu plus tard, le marin Duclos demanda et obtint de passer dans l'aviation maritime. Après avoir été pilote à l'escadrille de Dunkerque, il termina la guerre à l'escadrille de Saint-Raphaël.
(2) Sous-lieutenant Garcia Calderon (30è compagnie) et sergent Spiess (53è compagnie).
(3) Adjudant Contentin (28è compagnie) et maréchal des logis André Salats (24è compagnie)

Nous verrons plus tard (chapitre II), qu'à la fin de 1914 et au début de 1915, à l'armée de Saint-Pol (X^{è} armée), plusieurs compagnies furent groupées sous le commandement du chef de bataillon Saconney. Quand, au début de l'été 1915, cet officier supérieur fut envoyé à la IVe armée, pour la préparation de l'offensive de Champagne, il fut remplacé par le capitaine Delassus comme *adjoint aérostier* au commandant de l'aéronautique de la Xè armée. En même temps, le commandant Saconney remplissait les fonctions d'adjoint aérostier à la IVe armée. Vers la même époque, la préparation de l'offensive de Champagne nécessita la désignation du capitaine Muiron comme adjoint aérostier au commandant de l'aéronautique de la IIè armée, qui devait participer concurremment avec la IVè armée à l'offensive projetée.

Progressivement, toutes les armées furent dotées d'un adjoint aérostier qui, sous l'autorité du commandant de l'aéronautique de l'armée, était chargé de toutes les questions d'aérostation.

Au cours de l'offensive allemande de 1916 sur Verdun (février et mois suivants), on reconnut la nécessité de répartir le territoire de l'armée en un certain nombre de *Secteurs aéronautiques*, dont les chefs, par leur connaissance de la situation et leur installation matérielle, facilitaient le travail des unités nouvellement engagées, en leur fournissant les renseignements et les moyens nécessaires à l'exécution de leur mission. En outre, on réalisait ainsi une continuité de vues des plus utiles.

Chaque secteur correspondait, en principe, à la zone d'un Corps d'Armée. Dans chacun d'eux, un aérostier fut adjoint au commandant de l'aéronautique du secteur qui devint plus tard le commandant de l'aéronautique du Corps d'Armée.

Cette organisation fut conservée à l'occasion de la préparation de l'offensive de la Somme (juillet 1916) et des offensives ultérieures.

Progressivement, tous les Corps d'Armée furent pourvus d'un adjoint aérostier au commandant de l'aéronautique du Corps d'Armée.

Cette organisation de l'aérostation à l'Armée et au Corps d'Armée fut maintenue dans ses grandes lignes jusqu'à la fin de la campagne. Toutefois, afin de donner aux officiers aérostiers chargés de l'aérostation aux armées et dans les Corps d'Armée, l'autorité et la responsabilité nécessaires à la bonne exécution de leur mission, leur rôle et leurs attributions furent précisées par l'instruction du G. Q. G., du 11 février 1918 et ils reçurent respectivement les titres de *commandant de l'Aérostation de l'Armée* ou du *Corps d'Armée.*

Enfin, dans le courant de l'été 1918, on jugea nécessaire de donner un officier adjoint à chaque commandant d'Aérostation de Corps d'Armée, dans le but d'assurer une continuité dans la centralisation et dans l'exploitation des observations des ballons, tout en laissant au commandant de l'Aérostation du Corps d'Armée, l'indépendance nécessaire pour l'exécution des reconnaissances, des liaisons, ainsi que du contrôle des compagnies d'aérostiers sur le terrain.

Signalons enfin qu'à deux reprises pendant la guerre, on reconnut la nécessité d'installer un officier aérostier compétent à l'aéronautique d'un Groupe d'Armées. Ces officiers furent, à l'occasion de l'offensive du 16 avril 1917 (chapitre VIII), le commandant Saconney, puis lors de l'offensive allemande du 21 mars 1918 (chapitre XI), le commandant Delassus.

Dans chacune de ces périodes où des fluctuations importantes du front étaient à prévoir, le rôle de ces officiers fut de traiter sur place les questions urgentes, de contrôler le travail de l'Aérostation des Armées du Groupe, d'orienter les commandants d'Aérostation, le cas échéant, enfin, de répartir les approvisionnements d'hydrogène suivant les besoins.

La généralisation de cette mesure fut décidée à la fin de la campagne, l'aéronautique de chaque Groupe d'Armées devant comprendre organiquement un officier supérieur aérostier ; mais cette mesure ne fut pas réalisée effectivement en raison de l'armistice.

Au début, les compagnies d'aérostiers étaient réparties entre les armées qui les utilisaient au mieux de leurs besoins. Rattachées pour l'emploi à la grande unité sur le territoire desquelles elles se trouvaient, elles n'avaient pas d'affectation organique.

C'est seulement au commencement de 1916 que, par analogie avec une mesure prise pour l'Aviation, chaque Corps d'Armée fut doté organiquement d'une compagnie d'aérostiers. En 1917, les Corps d'Armée à quatre divisions reçurent une seconde compagnie organique.

Les autres compagnies dites « de renforcement » étaient utilisées pour renforcer convenablement les secteurs actifs.

Ce système mixte — qui présente quelques inconvénients — permettait par contre, de pratiquer le principe de l'économie des forces. Il fut conservé jusqu'à la fin de la campagne.

Le travail d'organisation nécessité par la constitution des compagnies d'aérostiers (voir ci-dessus § II) fut en grande partie l'œuvre des officiers aérostiers du G. Q. G.

Ce fut d'abord le commandant Jaillet qui, d'août 1914 à juin 1915, organisa les 26 premières compagnies d'aérostiers, assura leur encadrement et leur fit fournir le matériel de complément nécessaire.

Son successeur au G. Q. G., le commandant Patart, assura l'encadrement et la mise sur pied des 10 compagnies automobiles d'aérostiers et arrêta la constitution en personnel et en matériel, le mode de formation et l'encadrement des 39 dernières compagnies qui furent constituées de juillet 1915 à juin 1916 (voir § I).

Après lui, les commandants Delassus et Boret complétèrent et perfectionnèrent l'organisation de l'Aérostation. En particulier, ils résolurent dans les meilleures conditions, le problème délicat du recrutement des observateurs en ballon.

Enfin, il convient de souligner le rôle capital joué par l'Etablissement central du matériel de l'Aérostation militaire de Chalais-Meudon, dans la constitution du matériel roulant et technique des nouvelles unités d'Aérostation, ainsi que dans le ravitaillement en ballons et en hydrogène.

A ce titre, les noms des commandants Caquot et Lenoir, des capitaines Le tourneur et Bricard, etc... et, par ailleurs, des commandants Bois (1) et Hennequin resteront attachés à l'histoire de l'organisation de l'Aérostation pendant la campagne.

Ajoutons que tout ce travail d'organisation fut grandement facilité et hâté par la bonne harmonie et l'esprit de franche collaboration qui ne cessa de régner entre les officiers aérostiers du G. Q. G. et des armées, ceux du Ministère : lieutenant-colonel Guéry et commandant Delassus, les directeurs de Chalais-Meudon : lieutenant-colonel Richard et commandant Perrin, et tous leurs collaborateurs (2).

*

* *

(1) Chargé de l'aérostation à la 2e réserve de ravitaillement puis inspecteur du matériel de l'aérostation aux armées.

(2) Voir à l'annexe V les noms des principaux d'entre eux.

CHAPITRE II

LES DÉBUTS (août 1914-avril 1915)

Avant de revenir à l'étude du développement de l'Aérostation en Lorraine que nous avons brièvement esquissée au chapitre I (§ II), il convient de retracer la courte histoire de la compagnie d'aérostiers de Maubeuge.

La 5e compagnie d'aérostiers du temps de paix (lieutenant Davet), en garnison à Maubeuge, ne mobilisait pas de sections d'aérostiers de Place. Elle était uniquement destinée à la manœuvre des dirigeables : le « Dupuy de Lôme » et le « Montgolfier ».

Le 17 août, le *Montgolfier*, qui avait déjà effectué plusieurs missions de reconnaissance au-dessus de l'ennemi fut abattu, criblé de balles, à quelques kilomètres de Maubeuge.

Le 24 août, devant la menace d'investissement de la Place, le *Dupuy de Lôme*, réparé et regonflé à la hâte, regagna par ordre le port d'attache de Reims, emmenant avec lui ses pilotes et mécaniciens, ainsi qu'une partie du personnel dont la présence à Maubeuge n'était plus indispensable.

En arrivant au-dessus des forts de Reims, le dirigeable eût à subir un bombardement intensif, et le lieutenant Jourdan, pilote en second, fut tué à son poste.

La menace d'invasion allemande par la Belgique et le nord de la France se faisant plus précise, le G. Q. G. donna l'ordre à la compagnie d'aérostiers de Maubeuge de faire de l'observation en ballon captif en utilisant, à cet effet, le parc d'aérostiers de campagne dont elle disposait.

La première ascension eut lieu le 28 août 1914.

Le 29 août, le ballon observa le bombardement du fort de Boussois et repéra des batteries ennemies dans le ravin de la Trouille.

A partir de 22 heures, le ballon fut soumis à un violent bombardement par obus de 105 et 280. Un obus pénétra dans le hangar, détruisit deux ballons de rechange de 500 m^3 et le ballon-gazomètre de 1300 m^3.

L'intensité du bombardement était telle qu'elle empêcha toute manœuvre et obligea à déchirer le ballon captif servant aux ascensions.

La compagnie, privée de ses moyens d'observation, s'efforça de remettre en état les ballons hors service.

Mais les événements se précipitèrent.

Devant l'imminence de la reddition de la Place, les aérostiers détruisirent tout le matériel et cachèrent les archives du port d'attache.

Le 7 septembre 1914, la Place de Maubeuge devait se rendre à l'ennemi, et les aérostiers de la 5e compagnie prenaient le dur chemin de la captivité. Mais, ayant fait tout leur devoir, ils purent partir la tête haute. D'ailleurs, ils conservaient un moral intact, et beaucoup parmi eux réussirent, souvent après plusieurs tentatives manquées, à s'échapper des camps allemands et à regagner la France, puis l'aérostation française.

Mais, revenons à l'histoire de nos aérostiers de Lorraine.

Nous avons vu qu'à la fin du mois d'août et au début de septembre 1914, un certain nombre de ballons avaient abandonné leur port d'attache et rejoint les armées sur leurs positions de combat.

Ce fut d'abord la section d'Epinal, qui, sous les ordres du capitaine Saconney, s'évada loin de son port d'attache, dès le 28 août 1914, vers les lignes établies à une quarantaine de kilomètres en avant d'Epinal, sur la Mortagne.

Elle y apparût en même temps que les premiers canons lourds (deux pièces de 155, deux batteries de 120 long), dont ait disposé l'armée Dubail (1).

Ces deux éléments : artillerie lourde et aérostation captive, dont l'aptitude à la guerre de campagne avait été si discutée, voire même condamnée, allaient donc se rencontrer et travailler ensemble. C'était la mise au point de la théorie par la pratique.

« Une série de rapports quotidiens décrit, du 29 août au 13 septembre, les marches et opérations de cette section d'aérostiers, la première qui, dans l'armée française, ait vraiment «tenu la campagne». Dès les premières ascensions, le général commandant le 8e Corps d'Armée demande que le ballon reste longtemps en l'air, car sa présence réconforte le troupier, et l'on constate que la canonnade allemande décroît quand il s'élève, redouble quand il revient au sol. Grâce à son câble léger, il monte aussitôt jusqu'à 1.200 et 1.400 mètres, au lieu de 300 ou de 500. Grâce aux voitures automobiles, la section circule, rapide, d'Essey-la-Côte à Hallainville et de Moyemont à Giriviller, souvent par des chemins défoncés, parcourt en ces quatorze jours 300 kilomètres, restaure ainsi la confiance que le ballon peut répondre vite à un appel. Surtout, les aérostiers sont entrés en liaison avec les artilleurs ; par deux ou trois fois, à leur prière, des commandants de batterie sont montés eux-mêmes en nacelle pour de premiers essais. Bien mieux, le ballon a été relié téléphoniquement aux batteries. Aérostiers et artilleurs travaillent ainsi de concert durant ces quatorze jours contre la position allemande Domptail-Moyen, découvrent des fortifications de campagne, repèrent et prennent à partie, à Domptail, au bois du Haut de Zaumont, au bois de la Paxe, au bois du Charbonnier, neuf batteries d'obusiers, sans compter les batteries d'artillerie de campagne. »

Voici une page de ces rapports, celle qui relate la première entreprise d'un ballon français contre une batterie allemande. Le 2 septembre au matin, le ballon ayant été mis au treuil un peu en avant de la route d'Hallainville, à Fauconcourt, à la cote 350, l'observateur, capitaine Saconney, avait signalé une batterie allemande au sud-ouest de Domptail, derrière la cote 307, et demandé la concentration des feux des deux batteries lourdes du 8e et du 13e Corps d'Armée sur cet emplacement pour quatorze heures. L'opération se déroula comme il suit :

« 2 septembre 1914, de 13 heures à 18 heures, Le 13e et le 8è Corps d'Armée exécutent la concentration de leurs feux sur l'objectif ci-dessus, avec le concours du 155. L'emplacement est parfaitement atteint; mais aucun mouvement de personnel ne se produit. L'observateur le signale aussitôt, afin d'arrêter le tir. A ce moment, une batterie, située à la corne ouest du bois du Charbonnier, entre la route de Domptail à Fontenoy et le Pourri-Fossé, se démasque subitement par ses lueurs. L'observateur repère rigoureusement l'emplacement et l'indique au commandement de l'artillerie du 13è et du 8è Corps d'Armée, et enfin, aux batteries de 155 et de 120. Il établit avec le 155 une convention à son de trompe pour le réglage des tirs. Le tir du 155 est parfaitement réglé au bout de quelques salves. Un obus tombé sur la gauche de la batterie, provoque des mouvements du personnel. Le tir du 155 oblige la batterie de mortiers à se démasquer, et on distingue nettement les lueurs de ses pièces. C'est elle seule qui a tiré dans la journée sur Clézentaine et sur la roule de Clézentaine à Hallainville avec portée maxima. C'est elle aussi qui a tiré sur Saint-Maurice. »

« 3 septembre. — On se relie directement par téléphone à la batterie de 155, et on règle le tir sur la batterie du bois du Charbonnier. Trois obus atteignent le but (gauche de la batterie). La batterie ennemie éteint son feu et ne le reprendra que le soir, avec trois pièces seulement. »

(1) L'effort français, page 199

« Quelques jours après, l'avance victorieuse de nos troupes permettait aux aérostiers de visiter jusqu'à la Meurthe les emplacements abandonnés par l'ennemi. Ils ont la joie de retrouver, ils peuvent photographier les abris démolis des pièces allemandes, et tout autour, les points de chute de nos obus (l). »

A Epinal, l'exemple du capitaine Saconney est bientôt suivi. Dès le 5 septembre 1914, deux sections de la 22e compagnie de Place (capitaines Devaulx et Delassus), sont à l'œuvre sur le front de Rambervilliers à Saint-Dié.

A Toul, une section de la 21e compagnie de Place (lieutenant Laudet) prend part, du 4 au 22 septembre, à la bataille du Grand-Couronné, puis ascensionne dans la région de Pont-à-Mousson. Une autre section (lieutenant de Kergariou) opère, quelques jours seulement, vers Rozières, puis rentre à Toul pour être affectée peu après à une D. I. de la défense mobile de la Place. La 3è section de la 21e compagnie (lieutenant Brisard) est envoyée vers le Nord-est, en même temps que les troupes de la Place, lors du mouvement ennemi sur Saint-Mihiel.
A Verdun, les trois sections de la 24e compagnie (capitaine Bénézit) s'éloignent jusqu'à 15 kilomètres, au moment où les Allemands approchent de la Place, et travaillent avec l'artillerie des secteurs de défense. Elles fournissent au commandement de précieux renseignements, notamment sur les mouvements des colonnes ennemies en Argonne.

A Belfort, le 3 septembre 1914, la 23e compagnie de Place (capitaine Arbelot) reçoit un matériel de section de cerfs-volants et constitue une section mixte de ballons et cerfs-volants analogue à celle du capitaine Saconney, à Epinal. Le 9 septembre, cette section (lieutenant Chollet, puis lieutenant Weyl), est en position à Félon. Les trois, sections de la 23e compagnie sont également poussées assez loin en dehors de la Place.

Mais, après la bataille de la Marne, le front de Lorraine, dégarni par les deux adversaires, est retombé dans le calme. Le front, qui s'est stabilisé des Vosges jusqu'à l'Oise, remonte maintenant jusqu'à la mer du Nord. C'est « la course à la mer » puis la bataille d'Ypres qui clôturent pour longtemps la période de mouvement du début de la guerre et inaugurent la guerre de tranchées sur tout le front.

La « course à la mer », cette « métaphore stratégique », symbolise également la glorieuse randonnée que fit effectivement, sous les ordres du capitaine Saconney, la 30e compagnie d'aérostiers (2).

Réorganisée à Saint-Cyr, du 23 au 26 septembre, et affectée à la VIè armée, elle la rejoignit dès le 28 septembre à Cœuvres, où elle rencontra, à peine sorti du Creusot, le premier groupe de pièces de 105 qu'ait possédé notre Armée. C'est avec cette artillerie (commandant Blumer), qu'elle opéra d'abord, à partir du 4 octobre, successivement à Vic-sur-Aisne, à Boulogne-la-Grasse, à Caix.

Puis, elle monte à Bray-sur-Somme, redescend sur le-Quesnel, remonte en deux jours, du 30 octobre au 2 novembre, du Quesnel à Pûmes, pour redescendre le 7 décembre vers Arras.

Et pendant tout ce temps, la 30e compagnie ne cesse de faire de la propagande, une propagande appuyée sur des faits. Elle proclame son utilité et elle le prouve par des observations de tir réussies, des réglages, des contrôles, des destructions.

Il faut se reporter également à cette randonnée de la 30e compagnie pour bien apprécier le matériel des compagnies automobiles. C'est, en effet, en décembre 1914 que fut décidée la création de 10 nouvelles compagnies automobiles (voir chapitre I), et que fut adopté leur matériel spécial. C'était la consécration de l'expérience du capitaine Saconney.

(1) L'effort français, page 199 à 202.(2) Le récit de la randonnée de la 3e compagnie est extrait en grande partie de L'Effort français, pages 205 et 206.

Pendant cette même période (octobre 1914), 10 compagnies d'aérostiers (1) sont constituées dans les ports d'attache et envoyées aux armées.

Puis, en janvier 1915, 10 sections d'aérostiers de Place sont transformées en compagnies d'aérostiers et mises aussi à la disposition des armées.

L'aérostation d'observation est donc créée. Mais elle est encore dans l'enfance et de grands efforts seront nécessaires pour perfectionner son matériel, ses méthodes et son organisation en même temps que s'accroîtra considérablement le nombre de ses unités.

Que va faire dans la bataille cette aérostation d'observation, née pour ainsi dire d'hier et ne possédant encore que des moyens d'action très imparfaits ?

Quels obstacles va-t-elle rencontrer ?

Quels résultats vont naître du travail de ces quelques unités dispersées sur un large front de combat, sans lien entre elles, s'ignorant presque les unes les autres, et ne pouvant encore coordonner leurs efforts ?

Le premier obstacle sera dans le fonctionnement même et l'emploi de ces compagnies d'aérostiers fraîchement constituées.

Certes, nos aérostiers savent gonfler un ballon, l'arrimer, le transporter, le manœuvrer. Depuis longtemps, ils sont rompus à cette tâche. Mais ont-ils été préparés aux différentes missions qui devaient normalement incomber au ballon dans une guerre de mouvement ou sur un front stabilisé ? Où sont nos méthodes d'observation ? Où sont nos Observateurs spécialisés et entraînés au rude travail qui va leur être imposé ?

Avant la guerre, nous avions bien exercé un certain nombre *d'observateurs d'artillerie* qui étaient venus faire des stages de trois mois dans l'aérostation à Versailles. Mais c'étaient des artilleurs et non des aérostiers. Ils ont quitté leur place forte avec leur formation d'artillerie ou bien ils ont été dispersés au hasard des grands besoins de leur arme, et on ne les retrouvera plus.

Ce seront donc tout d'abord des aérostiers qui devront (et ce sera peut-être le plus rude effort), vaincre l'indifférence ou le scepticisme de ceux qui, parmi les artilleurs, ne croient pas au ballon comme observatoire aérien, et ceux-là sont nombreux.

Les aérostiers se mettent résolument à l'œuvre, fermement convaincus qu'ils iront au bout de toutes les difficultés et briseront tous les obstacles. Ils se dépensent sans compter, multiplient les ascensions, offrent sans cesse leurs services aux artilleurs voisins, ne se rebutent pas devant les insuccès, et jamais ne désespèrent.

Une telle activité force l'attention. Les plus sceptiques eux-mêmes reconnaissent vite que les ballons peuvent leur rendre des services. C'est toujours la grande mise au point de la guerre qui continue. Les théories inexactes s'évanouissent vite au contact des réalités.

Devant les résultats indéniables qui sont obtenus, les artilleurs vont solliciter de plus en plus la collaboration de l'observateur en ballon captif. La résistance, l'indifférence du début diminuent peu à peu. Le ballon se fait connaître, s'impose, acquiert peu à peu la bienveillance du commandement et la confiance des artilleurs.

La cause est gagnée. L'aérostation va maintenant se développer et s'organiser et des unités de plus en plus nombreuses seront bientôt en mesure d'accomplir la tâche qui leur incombe dans la rude lutte qui commence.

Pendant cette période d'efforts, de propagande, et comme fruits même de ces efforts, les méthodes d'observation et d'emploi du ballon, inexistantes jusqu'alors, se découvrent, se précisent, se réglementent peu à peu.

Là encore, le capitaine Saconney se montre un novateur.

Dès les premières ascensions, il met en lumière les différentes missions que l'on pourra confier aux ballons : repérage de batteries ennemies, réglage et contrôle des tirs de l'artillerie amie, surveillance générale du secteur.

(1) Voir chapitre 1er et annexe III

De même, les leçons de l'expérience le conduisent à formuler les principales règles d'emploi tactique du ballon : distance du point d'ascension aux lignes ennemies ; altitude d'observation ; permanence de l'observation de façon à profiter de toutes les occasions favorables et augmenter le rendement du ballon ; choix d'un point de campement bien abrité, soigneusement dissimulé et relativement éloigné d'où le treuil gagne le point d'ascension par un itinéraire d'approche ; installation des liaisons téléphoniques, etc...

Bien entendu, l'insuffisance de notre matériel aérostatique avait été immédiatement démontrée et nous avons déjà vu (chapitre I) quels efforts avaient été faits pour le perfectionner.

Enfin, on reconnut que chaque compagnie devait disposer d'officiers ou de sous-officiers spécialisés dans l'observation en ballon, et possédant les aptitudes physiques, l'instruction générale, les qualités morales et intellectuelles indispensables. D'abord on eut recours à des marins, presque tous officiers de la marine marchande et dont le plus célèbre fut l'enseigne de vaisseau Regnard. Mais on reconnut plus pratique de recruter les observateurs parmi des volontaires de toutes armes : aérostiers, artilleurs, fantassins,... présentant les aptitudes voulues. Beaucoup d'entre eux et des meilleurs, étaient d'anciens élèves des Beaux-Arts et notamment des architectes. L'artillerie fournit également un grand nombre d'observateurs de valeur.

Vers la fin du mois de décembre 1914, trois compagnies d'aérostiers se trouvèrent réunies dans les environs de Saint-Pol et furent placées sous le commandement du chef de bataillon Saconney. C'étaient la 30e compagnie (capitaine Mandin), la 32e compagnie (capitaine Dubayle), la 39e compagnie (capitaine Chollet, puis capitaine Fauré).

Le service de ces trois unités fut organisé par le commandant Saconney, suivant les idées qu'il s'était formées et qu'il s'efforçait de propager.

Malgré la mauvaise saison, le rendement de ces ballons fut des plus appréciables.

C'est ainsi que, du 27 septembre au 10 février 1915, la 30e compagnie réalisa 172 heures d'ascension (dont 124 avec ballons sphériques et 48 avec cerfs-volants), effectuant pendant ce temps 80 repérages de batteries, 67 réglages, et de nombreuses observations de troupes et de convois ennemis. Le ballon ascensionnait généralement à 5 ou 6 kilomètres des lignes et fut souvent bombardé. Les liaisons avec les batteries étaient très difficiles à réaliser. Il arriva même (17 et 18 octobre 1914), que le ballon se mit à proximité des pièces de 105 qu'il devait régler, et que la liaison se fit à la voix.

Cependant, les services rendus par le commandant Saconney lui avaient valu d'être chargé de l'inspection des compagnies sur la moitié du front (1).

En outre, la 39e compagnie (capitaine Fauré), en dehors de son service de guerre, fut utilisée comme ballon-école.

Ce fut l'école de Saint-Pol (2).

Dès les premiers mois de 1915, la plupart des officiers aérostiers y furent envoyés en stage et purent ainsi s'initier aux règles posées par le commandant Saconney pour l'emploi tactique du ballon.

D'ailleurs, et quelque grand qu'ait été le mérite du commandant Saconney, il convient de reconnaître qu'en dehors de lui, d'autres aérostiers avaient réussi à obtenir de bons résultats de l'observation en ballon et étaient arrivés à des conclusions analogues, bien que moins absolues, en ce qui concerne son emploi tactique.

Pour ne donner qu'un seul exemple, voici quelques dates marquantes de l'histoire de la 33e compagnie (capitaine Arbelot) :

(1) L'Inspection de l'autre moitié avait été confiée au commandant Richard qui fut ensuite nommé directeur de l'Etablissement central du matériel de l'aérostation militaire de Chalais-Meudon.

(2) C'était à Saint-Pol que se trouvait le Q. G. de la Xe Armée. Le P. C. du commandant Saconney était installé au château de Ranchicourt.

La 33e compagnie arrive à Fismes le 3 octobre 1914. Le 4 octobre, elle est en position à Glennes.

Le premier essai de *liaison téléphonique directe* avec les batteries est du 6 octobre. Cette liaison, est reconnue immédiatement indispensable.

Le 7 octobre, le *premier contrôle de tir* de la compagnie est observé.

Du 9 au 12 octobre, au cours d'une action locale contre Berry-au-Bac, des *repérages de batteries ennemies* sont effectués.

Le 20 octobre, le lieutenant Weyl, de la 33e compagnie, exécute un *panorama photographique* sur un secteur de 170° d'ouverture, permettant de corriger le plan directeur et d'établir la carte des zones défilées.

Du 20 au 25 octobre, ont lieu plusieurs ascensions à Luthernay, le ballon étant campé à la ferme de l'Orme. L'*indépendance des points d'ascension et de campement*, le transport à un *point d'observation rapproché* (4 kil. 800 des lignes) sont en germe dans ces opérations.

Le 20 décembre seulement, a lieu le premier *réglage de tir* de la compagnie. Mais, par suite de relations intimes et directes établies avec les batteries, ces réglages se multiplient, notamment avec des batteries de 120 L. et 155 L.

Enfin, des leçons et exercices pour les observateurs et les officiers des batteries sont commencés à partir des 24 et 25 janvier 1915.

Peu nombreux, d'ailleurs, furent les aérostiers qui, comme le capitaine Arbelot, surent tirer de leur propre expérience les règles d'emploi de l'observation en ballon.

Au contraire, ce fut du commandant Saconney que la grande majorité des compagnies reçut l'impulsion nécessaire et les règles d'emploi, soit, directement, soit par les instructions, qui — à la suite de ses rapports — furent notifiées par le G. Q. G. (1).

Cependant, à cette même époque, d'autres aérostiers faisaient preuve d'une initiative heureuse et souvent couronnée de succès.

Nous donnerons l'exemple de la 37° compagnie.

Installée dans la région de Dunkerque, sous le commandement du capitaine Boret, la 37e compagnie s'exerçait depuis avril 1915, au cours d'ascensions de nuit, au repérage des batteries ennemies.

Elle put obtenir des indications précieuses, en utilisant des sitogoniomètres, des repères lumineux et un réseau téléphonique spécial.

Les résultats obtenus étaient transmis à l'escadrille du capitaine Lalanne et permettaient aux observateurs en avion de limiter leurs recherches et de dépister les pièces isolées de gros calibre.

A cette époque, où le service des canevas de tir commençait à peine à s'organiser, où les S. R. O. S. n'existaient pas, les procédés employés par la 37e compagnie rendirent de grands services aux artilleurs.

A cette occasion, il convient de signaler que c'est le sergent observateur Magnan, de la 37e compagnie, qui signala, le 30 avril 1915, la pièce de 380 tirant sur la ville de Dunkerque.

L'observateur ne put donner que des alignements, mais l'enregistrement des heures d'apparition des lueurs énormes de cette pièce, vues de la nacelle, et du nombre de lueurs observées, correspondaient avec les heures d'arrivée et le nombre d'obus reçus à Dunkerque ce jour-là.

Aussi, le lendemain, le général Bourgeois, du Service Géographique, adressait ses remerciements au commandant de la 37e compagnie pour les renseignements de tout premier ordre qui avaient été fournis par l'unité.

(1) Instruction du 6 octobre 1914, puis du 1er décembre 1914

C’est également la 37e compagnie qui contrôla les tirs effectués par les monitors de l’armée navale anglaise, embossés au large de Coxyde, lorsque ceux-ci prirent à partie les ouvrages et batteries allemandes situées entre Ostende et Nieuport, en août et septembre 1915.

A défaut de T. S. F., les renseignements du ballon étaient transmis par téléphone, de la nacelle au poste de terre et par projecteur, du poste de terre aux navires anglais.

---

*

* *

CHAPITRE III

LES BALLONS EN ARTOIS (mai 1915)

Aux 30e, 32e et 39e compagnies, se joignent, en février 1915, la 41e compagnie (capitaine Renié), puis, en avril 1915, la 29e compagnie (capitaine Nivet) et la 43e compagnie (capitaine Bienvenue).

Des faubourgs d'Arras à Souchez et à Notre-Dame de Lorette, et principalement du 7 mai au 26 juin 1915, ces six compagnies travaillent à plein rendement, sous le commandement du chef de bataillon Saconney.

Une des caractéristiques de l'emploi du ballon pendant cette période fut la permanence de l'observation rendue possible, à cette époque, par l'extrême rareté des attaques des ballons par les avions et le canon ennemis. Remarquons, par contre, que les ballons d'alors, drachens ou sphériques à ralingue, n'offraient pas à beaucoup près, le confortable relatif des ballons M ou R.

Au cours de cette période, les observateurs déployèrent une endurance magnifique, restant en moyenne huit heures par jour en nacelle, et cela pendant plus de cinquante jours. Les journaux de marche des compagnies indiquent fréquemment des ascensions journalières de 12, 14 et même 16 heures. Le 15 juin 1915, l'enseigne de vaisseau Regnard, observateur de premier ordre, qui devait trouver une mort héroïque le 1er mai 1917 (voir chapitre VIII), reste en l'air 16 heures 20 minutes. En 42 jours, ce même observateur réalise 449 heures d'observation en 38 ascensions, soit près de 12 heures par ascension.

Et pendant ces longues heures de faction aérienne, toute la brillante phalange des premiers observateurs spécialisés : adjudants Arondel, Mathieu ; sergents Tourtay, Brillaud de Laujardière, Forest, Delplanque ; caporal Calderón... etc..., devenus officiers peu après, travaille sans relâche, multipliant les missions d'artillerie tout en assurant la surveillance générale du champ de bataille.

La 39è compagnie formée le 1er décembre 1914 est citée le 13 avril 1915, à l'ordre du 21è Corps d'Armée avec ce motif : « *Donne un exemple constant de courage et d'heureuse initiative. N'a pas hésité, à deux reprises différentes, pour mieux voir et mieux régler le tir de nos batteries, à se porter avec son ballon et ses cerfs-volants à très courte distance des lignes allemandes. Y a stationné longuement, concourant à des réglages sous le tir convergent de 3 batteries allemandes.* »

Le 11 mai à 15 h. 55, le sergent Tourtay signale deux régiments ennemis se dirigeant, sur Givenchy, renseignement qu'il précise par les cordonnées de la tête et de la queue de la colonne d'infanterie allemande.

Le 16 juin, un convoi ravitaillant une batterie ennemie est pris sous notre feu, grâce encore aux renseignements fournis par l'observateur Tournay, qui vient d'ailleurs d'être promu sous-lieutenant.

Le 19 juin, de 12 heures à 17 h. 30, l'adjudant Arondel exécute 25 réglages comportant 323 coups tirés.

Le 2 juillet 1915, c'est encore l'adjudant Arondel qui, de 19 h. 10 à 20 h. 20, signale le débarquement d'un Corps d'Armée allemand amené à pied d'œuvre par trains et convois

automobiles, et permet ainsi de prévenir et d'enrayer une puissante contre-attaque de l'ennemi.

On peut dire de la bataille d'Artois qu'elle fut la première grande expérience de l'emploi de l'Aérostation. Elle mit définitivement en lumière et consacra l'utilité du ballon dans la bataille.

Grâce à l'esprit d'organisation et à l'énergie de leur chef, à l'endurance, au courage déployés par tous les observateurs et aérostiers de l'Artois, ce résultat fut atteint d'emblée, sans restrictions.

*

* *

CHAPITRE IV

L'OFFENSIVE DE CHAMPAGNE (septembre 1915)

La bataille d'Artois avait mis en évidence l'importance de l'observation en ballon.

En même temps, sur tous les points du front, les compagnies d'aérostiers, profitant des enseignements reçus et de l'expérience acquise, avaient notablement amélioré leurs procédés d'emploi du ballon. Leur rendement s'était considérablement accru et certains chefs, qui au début s'étaient montrés sceptiques au sujet du ballon, étaient maintenant convaincus de son utilité.

C'est d'ailleurs à la suite de tout cet ensemble de faits qu'en juin 1915, le général commandant en chef décida de porter à 75 le nombre des compagnies d'aérostiers (voir chapitre 1er).

En juillet 1915, le haut commandement français regroupe ses forces et prépare une seconde offensive, qui sera tentée le 25 septembre, simultanément en Artois et en Champagne.

En Champagne, le plan d'attaque prévoyait une offensive des IIe et IVe armées, de Moronvillers à l'Argonne, avec une action ultérieure éventuelle d'une partie de la Ve armée, entre Craonne et l'Aisne.

La préparation de l'aérostation pour cette grande offensive avait été confiée dans chaque armée à un officier aérostier, adjoint aérostier au commandant de l'Aéronautique de l'Armée. C'était, à la IVè armée, le commandant Saconney; à la IIè armée, le capitaine Muiron; à la Vè armée, 1e. capitaine Arbelot.

Pour cette grande bataille, qu'on espérait décisive, 19 ballons furent concentrés en Champagne et répartis ainsi qu'il suit entre les IIè, IVè et Vè armées :

IIè armée : 20è compagnie (capitaine Perrin), section de la 20è compagnie (lieutenant Laroque), 35è compagnie (capitaine Nivet), section de la 35e compagnie (lieutenant Blanchet), 43e compagnie (capitaine Bienvenue), section de la 43e compagnie (lieutenant Caulier), 51è compagnie (capitaine Bois).

IVe armée : 24è compagnie (lieutenant Vénard), section de la 24è compagnie (lieutenant Girard), 34e compagnie (capitaine Repoux), section de la 34è compagnie (lieutenant Sénille), 48è compagnie (lieutenant Ghesquière), 46è compagnie (capitaine Fauré), 45è compagnie (capitaine de Segonzac), section de la 45è compagnie (lieutenant Samson).

Vè armée : 42è compagnie (capitaine Néant), 49è compagnie (capitaine Devaulx), 38è compagnie (lieutenant Weyl), section de la 38è compagnie (capitaine Bazille).

Mais toutes ces unités ne furent pas également engagées dans la bataille, qui porta principalement sur le front tenu par les IIè et IVè armées.

L'aérostation arrive en Champagne avec une doctrine déjà établie, un personnel de manœuvre instruit, de bons observateurs. Elle est commandée par des officiers aérostiers expérimentés et énergiques. Elle va travailler avec des Etats-Majors et des troupes qui ont confiance en elle.

Malheureusement, le matériel ne possède pas encore l'homogénéité qu'il trouvera plus tard, et, à côté de compagnies automobiles dotées du treuil 1915, on voit des unités manœuvrant encore le ballon sphérique avec des treuils à vapeur de campagne. On se rappelle, en effet, que pour renforcer l'aérostation des IIè et IVè armées dans toute la mesure

du possible, 8 sections d'aérostiers avaient été créées ou, pour ainsi dire, improvisées en utilisant les treuils à vapeur des anciennes compagnies d'aérostiers de campagne (voir chapitre I § II).

A partir du 15 août 1915, tout en continuant à ascensionner et à remplir leurs missions propres, les compagnies déjà en secteur préparent l'arrivée des unités qui viendront renforcer l'aérostation du front d'attaque prévu. A cet effet, elles construisent des baraquements, aménagent des points de campement et d'ascension, construisent des centraux et réseaux téléphoniques, établissent les documents des nouvelles unités, étudient des itinéraires d'avance, etc...

L'organisation du réseau téléphonique de l'Aérostation fut l'objet des plus grands soins dans chaque armée, et reçut un développement inaccoutumé.

En particulier, à la IVè armée, on construisit un réseau d'aéronautique, faisant communiquer dans chaque Corps d'Armée les ballons et les escadrilles entre eux, et les reliant avec le commandement et l'artillerie. A la Ve armée, une ligne téléphonique spéciale, dite «ligne des ballons », reliait entre eux, directement, tous les ballons de l'armée.

Avant le déclenchement de l'attaque, les ballons, favorisés d'ailleurs, par un temps splendide, prennent une large part à la préparation d'artillerie.

Du 21 au 26 septembre, la 24e compagnie règle ou contrôle 112 tirs et repère 76 batteries ennemies (dont 28 réglages exécutés et 23 batteries repérées dans la seule journée du 23 septembre).

Du 1er au 30 septembre, la 34e compagnie exécute pour le compte de l'A. D. 41 et de l'A. D. 42, 103 réglages ou contrôles de tirs et repère 94 batteries ennemies en action.

Des nombreuses observations dues aux ballons pendant la bataille de Champagne, nous nous bornerons à signaler les suivantes :

Le 9 août 1915 à 17 h. 05, un observateur de la section de la 24è compagnie (maréchal des logis Mallet), signale un régiment ennemi à la sortie ouest du village de Rouvroy. Plusieurs batteries ouvrent sur cet objectif un feu réglé par l'observateur lui-même. Le régiment est dispersé et l'ennemi fuit de tous côtés.

Le 25 septembre, le sous-lieutenant observateur Staehlé, de la section de la 45e compagnie, repère un groupement d'artillerie de campagne ennemi mal abrité. Il règle le tir sur ce groupement et voit les caissons sauter dans l'ordre même où ils sont rangés, un à un, jusqu'au 18è et dernier.

Malheureusement, le 25 septembre, jour de l'attaque, les circonstances atmosphériques contrarièrent, l'action des ballons et ceux-ci ne purent suivre la progression de notre infanterie.

Nos troupes conquirent la première position ennemie sur un front de plus de 20 kilomètres, enlevant 25.000 prisonniers et 150 canons. Mais leur effort se brisa sur la seconde position.

Les aérostiers, après un bond en avant de quelques kilomètres, reprirent leur travail d'observation avec une énergie renouvelée par ces premiers succès de nos armes.

Les grands principes d'emploi de l'aérostation élaborés dans la période des débuts, puis mis au point en Artois, furent appliqués en Champagne.

En outre, un certain nombre d'idées nouvelles datent de cette époque.

La liaison de l'aérostation avec les grandes unités devint plus intime. Les ballons furent mis à la disposition des C.A.. Chaque C.A. engagé dans la bataille disposant d'un ballon. Cette mesure préludait à l'affectation organique d'une compagnie d'aérostiers à chaque C.A., organisation qui fui réalisée dans le courant de 1916.

Une autre particularité de l'emploi des ballons en Champagne fut la désignation de ballons dits « ballons d'armée » (1). Ces ballons, placés sensiblement au centre de la ligne de bataille, étaient reliés directement au P.C. de l'armée et avaient pour mission de renseigner l'Etat-major sur la progression de notre infanterie. Sans nous attarder à cette conception du ballon d'armée, qui a évolué par la suite, il est intéressant de constater en passant cette preuve nouvelle de la confiance que le commandement accordait à l'observation en ballon.

Nous avons déjà signalé ci-dessus la désignation dans chaque armée d'un officier aérostier, adjoint au commandant de l'Aéronautique de l'Armée. Cette organisation s'étendra progressivement à toutes les armées.

Enfin, l'expérience de la bataille de Champagne conduisit à prévoir l'organisation d'une Aéronautique de Corps d'Armée, opérant en liaison étroite avec le commandement et l'artillerie du Corps d'Armée. C'est cette même idée qui fut reprise quelques mois plus tard à Verdun, à l'occasion de la création des secteurs aéronautiques (voir chapitre Ier, § IV).

Jusqu'en septembre 1915, l'ennemi avait attaqué nos ballons uniquement au moyen de tirs fusants sur le ballon, et surtout de tirs percutants sur le treuil. A cet effet, l'installation des ballons en Champagne comportait généralement la création, d'un abri de treuil au point d'ascension. En outre, des déplacements rapides, des manœuvres appropriées permettaient généralement de soustraire le ballon et le treuil à l'effet de ces tirs.

C'est en octobre 1915 qu'eurent lieu les premières attaques de nos ballons par les avions ennemis.

Le 9 octobre, le ballon de la 20e compagnie (IIè armée) est attaqué par un avion ennemi. L'observateur, maréchal des logis Schmitt, ne répond plus aux appels téléphonés. Le ballon est bientôt la proie des flammes. Son mouvement de descente s'accélère d'abord, puis se ralentit. Les godets d'orientation ont formé parachute et amortissent la descente. Le ballon s'abat sur le sol et achève de se consumer. Le maréchal des logis Schmitt, est grièvement brûlé au visage et aux mains, et a une cuisse fracturée. Transporté au village de Somme-Suippes, il est immédiatement décoré de la médaille militaire.

Quelques jours après, le 14 octobre, le ballon de la 34e compagnie (IV^{è} armée) est en ascension près de Jonchery. Un avion allemand s'en approche à la faveur d'un nuage et l'incendie au moyen de fusées lancées sur le ballon de très près, avec un pistolet signaleur. L'observateur, maréchal des logis Roze, trouve une mort glorieuse dans la chute.

Le 15 octobre, le ballon de la section de la 34e compagnie (IVè armée) est également attaqué par un avion. L'observateur, lieutenant Peyronnard, se défend à la carabine. L'avion retourne dans ses lignes, sans avoir réussi à incendier le ballon.

A la suite de ces attaques, le G. Q. G. provoque immédiatement la construction de parachutes individuels et dote chaque compagnie de 2 mitrailleuses d'autoprotection. Les parachutes individuels furent confectionnés à Chalais-Meudon et distribués très rapidement aux compagnies dans les conditions rappelées ci-dessus (chapitre I, § III) (2). Par contre, il convient de noter que les aérostiers allemands n'avaient pas encore de parachutes au printemps de 1916 à Verdun, ce qui permit à l'aviation française de réussir une attaque d'ensemble de l'aérostation ennemie, au cours de laquelle 5 drachens furent incendiés au moyen de fusées Le Prieur.

(1) Souvent appelés aussi « ballons de commandement ». A la IIè Armée, ce fut la section de la 35è compagnie qui fut utilisée comme « ballon d'armée ».

(2) Le parachute de nacelle ne devait faire son apparition qu'au début de 1918.

D’ailleurs, les attaques de nos ballons par le canon et l’aviation ennemis, n’affaiblirent pas le moral de nos observateurs. On peut s'en convaincre par les deux exemples suivants :

Le soldat Dupuis, observateur à la 45è compagnie, repère une batterie allemande alors que son ballon, traversé d’éclats d’obus de 130 m/m, tombe d’une altitude de 700 mètres, faisant ainsi preuve d’un sang-froid et d’un courage remarquables.

Le sous-lieutenant Guillotin, de la section de la 45è compagnie, « témoin de la destruction d’un ballon voisin, refuse de se laisser ramener près du sol, puis attaqué lui-même par un autre avion, l’oblige à coups de carabine de s’éloigner, et continue son observation » (1).

*

* *

(1)Citation à l’ordre de la IVè Armée en date du 27 octobre 1915

CHAPITRE V

_____

VERDUN (1916)

Le 21 février 1916, devant Verdun, à la suite d'une brève et brutale préparation d'artillerie, l'infanterie allemande se lance à l'assaut de nos lignes, qu'elle emporte et dépasse sur un front de 10 kilomètres, marchant ensuite librement sur notre place forte, jusqu'au moment où de nouvelles forces françaises, appelées en toute hâte, viennent héroïquement lui barrer la route.

Dans cette « région fortifiée de Verdun », où brusquement la bataille faisait rage, quatre ballons seulement ascensionnaient (28°, 31e, 52e et 59e compagnies). Ils étaient placés sous le commandement du capitaine Renaux, désigné depuis peu au commandement de l'aérostation de la R. F. V. (région fortifiée de Verdun).

Au début de t'attaque, et pendant plusieurs jours consécutifs, chacun de ces ballons fut pris à partie par un canon tirant alternativement un coup fusant sur le ballon et un coup percutant sur le treuil.

Dès la deuxième heure de l'attaque, les circuits téléphoniques furent coupés, anéantis, en dépit du courage et de la conduite souvent héroïque de nos téléphonistes, dont témoigne notamment cette citation à l'ordre de la IIè armée, obtenue par le sous-lieutenant Poussot, alors soldat téléphoniste à la 52è compagnie :

« Le 21 février 1916, toutes les lignes téléphoniques reliant le ballon à l'artillerie lourde étant coupées, s'est présenté volontairement pour porter un pli urgent au commandant de l'artillerie dans un village soumis à un violent bombardement. Dans la nuit du 21 au 22, ayant, reçu l'ordre de réparer toutes les lignes, s'est donné comme mission de réparer la plus exposée. Dans la journée du 22, toutes les lignes étant de nouvelles coupées, s'est encore exposé pour réparer la plus importante. A été gravement blessé par un éclat d'obus..»

Cependant, les ballons parvinrent à se relier directement avec certains groupes d'artillerie et réussirent quelques observations de contre-batterie.

Le 22 février, les 47è et 48è compagnies automobiles, qui se trouvaient au Centre d'instruction d'aérostation d'Aubigny (voir chapitre XVI), arrivent à Verdun, par ordre du G. Q. G., pour y renforcer l'Aérostation de l'Armée.

Comme nous l'avons dit, cette aérostation était commandée par le capitaine Rénaux, qui, avec le plus grand sang-froid, assurait le repli de ses compagnies, tout en s'efforçant d'assurer l'observation. Cette mission fut remplie d'une façon remarquable par les 47è et 48è compagnies d'aérostiers.

Le 24 février 1916, la 47è compagnie (commandant de compagnie : capitaine Mandin; observateur : sous-lieutenant Tourtay), ascensionne à 2 kilomètres au nord du fort Saint-Michel et à 7 kilomètres des lignes ennemies.

Le même jour, la 48è compagnie (commandant de compagnie : lieutenant Ghesquière ; observateur : sous-lieutenant Guillotin), est en ascension au fort de Marre, également à 7 kilomètres environ des Allemands.

Ce jour-là, l'ennemi poursuit son avance en direction de Verdun.

Dès 13 heures, de nombreux convois et échelons d'artillerie passent à proximité des ballons 47 et 48, refluant sur Verdun.

En dépit de cette situation vraiment critique, les sous- lieutenants Tourtay et Guillotin continuent leur mission avec calme et, de 9 heures à 16 heures, signalent au commandement l'avance progressive des Allemands et renseignent l'artillerie dont ils observent les tirs de

barrage. Ils ne quittent la nacelle que lorsque la visibilité ne permet plus le travail d'observation.

A quelqu'un qui le prévenait de l'avance ennemie, le capitaine Mandin répondit : « Je le sais ; l'observateur du ballon les voit et règle des tirs pour les arrêter. »

Ce beau sang-froid et la vue des ballons demeurant sur leur position sans rétrograder, sont d'un effet moral excellent et contribuent grandement à raffermir des confiances parfois ébranlées.

A 19 heures, les ballons 47 et 48 ne sont plus qu'à 3 kilomètres des lignes allemandes. Alors seulement, ces deux belles unités organisent leur repli, par échelon, pendant la nuit.

Dès le 24 février, le capitaine Rénaux était secondé avec le plus grand dévouement par le capitaine Muiron, détaché de la Iè armée par le G. Q. G., et qui partagea avec lui le mérite d'avoir tiré le meilleur parti de cette situation difficile.

Au début de mars, en raison de l'ampleur prise par la lutte devant Verdun, le lieutenant-colonel Barès, commandant de l'Aéronautique au G. Q. G., prend le commandement de l'Aéronautique de l'Armée de Verdun. Il désigna le commandant Saconney pour prendre le commandement de l'aérostation et lui adjoignit le capitaine Delassus, qui fut détaché à cet effet de la Xe armée. Cette organisation exceptionnelle dura jusqu'en avril. Le capitaine Muiron prit alors le commandement de l'aérostation de la IIè armée (1). Puis, au début de juillet, le capitaine Rénaux reprit le commandement de l'Aérostation de l'Armée de Verdun, qu'il devait continuer à exercer, avec une véritable maîtrise, jusqu'à la fin de la campagne.

Cependant, nos troupes se sont ressaisies. De part et d'autre, c'est maintenant une lutte d'artillerie sans merci, un pilonnage terrible, un écrasement formidable des positions adverses.

Et pendant tout le temps que dura ce duel homérique, qui fut la gloire de l'armée française, les aérostiers se dépensèrent sans compter et furent pour l'artillerie des auxiliaires d'autant plus précieux que les circonstances du combat ne permettaient guère l'observation terrestre. Les réglages de tirs, les repérages de batteries, quelquefois même des déclanchements de tir de barrage (2) se succédèrent presque sans interruption, malgré les attaques ennemies et des conditions atmosphériques souvent très défavorables. C'est ainsi, pour ne donner qu'un exemple, que du 15 mars au 20 avril, le ballon 34 signala 259 batteries ennemies en action et effectua 260 réglages ou contrôles de tirs.

De même, le commandement fit très souvent appel aux ballons pour obtenir des renseignements sur la marche et les incidents de la bataille, et ces missions furent souvent remplies d'une façon remarquable.

C'est au cours de la bataille de Verdun que, pour la première fois, des observateurs en ballon purent apercevoir les fantassins en première ligne, soit en mouvement, soit immobiles dans les tranchées ou trous d'obus.

Quoique les observations de cette nature exigent un temps clair, un terrain dégagé de fumées et, de la part de l'observateur, une grande acuité visuelle, les journaux de marche des compagnies engagées à Verdun en donnent de nombreux exemples.

(1) Dont il avait déjà commandé l'aérostation au cours de l'offensive de Champagne. Affecté à l'aérostation du G. Q. G. en juin 1916, le capitaine Muiron fut remplacé devant Verdun par le capitaine Rénaux.

(2) Le signal de déclenchement du tir était donné, le jour au moyen d'une flamme fouge larguée sous la nacelle, la nuit à l'aide d'un projecteur en action près du treuil.

En voici quelques-uns :

Le 21 mars 1916, le sous-lieutenant Tourtay, de la 30è compagnie, aperçoit les fantassins allemands attaquant nos positions, entre le fort de Vaux et le ravin de la Caillette. Il téléphone :

« 15 h. 30 : Les Allemands allongent le tir de leur artillerie entre Vaux et la Caillette.

15 h. 40 : Les Allemands, sortis de leurs tranchées, marchent sur la parallèle la plus voisine du fort. »

Quelques temps après, le 2 avril, le même observateur voit les allemands descendre les pentes de Hardaumont.

« 16 h. 10 : L'artillerie allemande allonge son tir au sud du ravin de la Caillette. L'infanterie attaque entre, le ravin de la Caillette et le ravin de la Fausse-Côte. Elle avance sur le ravin du Bazil.

16 h. 35 : L'infanterie allemande a pris pied sur la voie du chemin de fer de Vaux à Fleury, au sud du ravin de la Caillette. »

Ce jour-là, la situation devant Verdun est critique. Faudra-t-il, d'après le renseignement fourni par le ballon, déclencher un tir de barrage sur la ligne signalée, au risque de massacrer nos troupes ? Cruelle alternative.

Le sous-lieutenant Tourtay jure sur son honneur qu'il a bien vu. Notre feu se déclenche.

Des prisonniers ramenés le lendemain à la suite d'une contre-attaque française, déclarent que notre tir de barrage a jonché la voie ferrée de cadavres allemands.

Et c'est ainsi que, par l'œuvre d'un aérostier, la route de Fleury fut barrée (1).

Le 22 mai 1916, le ballon 47 fut chargé de suivre la progression de notre infanterie au cours de l'attaque du fort de Douaumont. L'observateur, sous-lieutenant Tourtay, transmit les renseignements suivants :

« 11 h. 10 : Des renforts ennemis débouchent des tranchées S. de Blanzée et du sud de Moranville.

11 h. 40 : L'ennemi tire violemment dans les ravins de la Caillette et du Bazil, il ne tire pas à l'ouest et au sud du fort de,Douaumont.

11 h. 50 : Les fantassins des 36e, 129e çt 74e régiments sont sortis sans difficulté des tranchées, ils progressent, tir de barrage peu violent.

11 h. 55 : Le 36e régiment occupe la tranchée de Morchée.

12h. 00 : Nos fantassins occupent les points 323, 324, 325 et progressent vers 25.10. Bombardement violent avec gros calibre sur nos tranchées de 1ère ligne.

12 h. 20 : Le tir allemand augmente à l'ouest du ravin de la Caillette.

12 h. 26 : Nos fantassins sont à l'entrée du fort de Douaumont et pénètrent dans le fort.

12 h. 40 : Nous occupons le fossé oue.st du fort de Douaumont.

13h. 05 : Situation : grandes lignes de l'avance, points 220, 221, 323 et fort de Douaumont. »

Dès l'arrivée de la IIe armée, le front de Verdun avait été divisé en secteurs, chaque secteur correspondant généralement à un Corps d'Armée. En principe, chaque C. A. fut doté d'un ballon par D. I, plus un ballon pour son artillerie lourde.

Les ballons d'un même secteur furent placés sous le commandement d'un officier aérostier, adjoint au commandant de l'aéronautique du secteur. Ainsi, se réalisa pour la première fois, l'idée du secteur aéronautique de C. A., qui avait pris naissance en septembre 1915, au cours de la bataille de Champagne.

(1) Episode extrait de l'effort français, par J. Berdier, pages 252 et 253

Cette organisation, réalisée dès la préparation de la bataille de la Somme, fut conservée jusqu'à la fin des hostilités et donna de très bons résultats, en établissant, notamment, une liaison plus intime entre aviateurs et aérostiers et en permettant une répartition rationnelle du travail entre avions et ballons.

En outre des ballons affectés aux Corps d'Armée, 2 ballons furent employés comme ballons d'armée, l'un sur la rive droite et l'autre sur la rive gauche de la Meuse. N'étant pas astreints à l'exécution des missions habituelles d'artillerie et de liaisons, ces ballons étaient spécialement chargés de l'observation de la zone arrière du champ de bataille et de la circulation dans la zone ennemie sur routes et voies ferrées.

Cette mission fut remplie parfois de la manière la plus fructueuse.

C'est ainsi que, le 19 juin 1916, de 6 heures à midi, le ballon 52, signala 56 trains en circulation sur les voies ferrées de Longuyon-Conflans, Dommary-Baroncourt, Audun-le-Roman. Ce renseignement permit de prévoir l'attaque qui se déclencha le lendemain 20 juin, sur la rive droite de la Meuse, et de prendre les dispositions voulues pour la faire échouer.

A Verdun, en Argonne, partout où les aérostiers furent à l'œuvre, de février à juin 1916, observateurs, personnel de manœuvre, téléphonistes, mécaniciens..., rivalisèrent d'entrain, d'énergie, de courage.

Le 16 mars 1916, le câble du ballon 68 est coupé par un avion. Le ballon part à la dérive vers les lignes allemandes. L'observateur, sous-lieutenant Levassor d'Yerville, détruit les papiers de bord, puis, préférant le risque de la chute à la captivité, saute en parachute d'une hauteur de 3.200 mètres. Notons que, depuis la distribution des parachutes aux compagnies d'aérostiers, c'était la première utilisation qui en était faite par un observateur aux armées. Le sous-lieutenant d'Yerville réussit à prendre pied près du passage à niveau de Charny, à 300 mètres des premières lignes. Le soir venu, il rend compte à ses chefs des observations qu'il a effectuées pendant sa longue descente en parachute.

Et voici l'admirable citation qui récompensa la conduite du sous-lieutenant Ternynck, le 20 mars 1916. Ce jour-là, *« alors qu'il était en observation dans son ballon, le sous-lieutenant Ternynck fut pris par un vent violent soufflant en rafales, qui endommagea l'appareil, renversa à terre la voiture treuil et enraya le câble, dont la rupture devint imminente. Alors qu'il se trouvait ainsi dans la situation la plus critique, il s'aperçut que le groupe de manœuvre qui essayait de ramener le ballon était pris à partie par une batterie ennemie; il découvrit cette batterie et, au cours de sa périlleuse descente, régla par téléphone un tir de contre-batterie qui permit de l'annihiler ».*

En mai 1916, le ballon 77 est attaqué par canon. Des obus de gros calibre éclatent à moins de 20 mètres du treuil. Celui-ci, par suite d'une panne de moteur, ne peut se déplacer. Le sergent mécanicien Favier, méprisant tout danger, assure avec le plus grand sang-froid, la réparation du moteur et réussit à sortir le ballon de la zone dangereuse.

Le 23 juin 1916, le sous-lieutenant Bonnier, de la 40e compagnie, observe pendant 16 heures consécutives, par un temps particulièrement pénible et malgré un commencement d'insolation, donnant ainsi un bel exemple d'endurance et d'énergie.

Voici encore, d'après une citation à l'ordre de l'armée, un autre bel exemple d'énergie. Le 19 mars, alors que la corderie de son ballon se rompait sous la violence du vent, le sous-lieutenant Legube Armand se jette en parachute et subit à l'atterrissage un traînage de 1200 mètres. Trois jours après, le 22 mars, son ballon étant incendié par la foudre, Legube se jette à nouveau en parachute et se blesse à la main droite et à la face. Malgré ces deux accidents, le sous-lieutenant Legube n'en continue pas moins son service d'observateur.

Terminons cette trop rapide et incomplète énumération de brillants faits d'armes en rendant hommage à la mémoire de l'un des plus vaillants observateurs en ballon, le lieutenant Tourtay, de la 30è compagnie. Observateur dès le début de la guerre, le lieutenant Tourtay rendit d'exceptionnels services sur le front de Verdun par l'efficacité de ses réglages et

surtout par la précision de ses renseignements sur les fluctuations de la ligne de bataille, la préparation et l'exécution des attaques de l'ennemi. Nous avons vu ci-dessus, l'extrême importance qu'acquirent certaines de ces observations, en raison de leur nature, de leur précision, des déductions qu'on en pouvait tirer et de la confiance méritée qu'il avait su inspirer au commandement.

Décoré de la médaille militaire en 1915, chevalier de la Légion d'honneur en 1916, titulaire de cinq citations à l'ordre de l'armée, le lieutenant Tourtay, après avoir totalisé plus de 1200 heures d'ascension en ballon captif, passa dans l'aviation où il trouva une mort glorieuse au retour d'une reconnaissance dans les lignes ennemies.

* * * *

L'OURAGAN DU 5 MAI 1916

Le 5 mai 1916, de nombreux ballons français se trouvaient en observation, quand, dans l'après midi, un grain orageux d'une violence inouïe balaya le front depuis l'Aisne jusqu'aux Vosges.

L'arrivée de ce grain, qui se déplaçait du Sud au Nord avec une vitesse d'environ 60 kilomètres à l'heure, ne put malheureusement être signalée à temps aux compagnies d'aérostiers.

Cependant, quelques observateurs, s'étant rendu compte de l'aspect inquiétant du ciel, demandèrent à être ramenés. Tel fut le cas du sous-lieutenant Tourtay.

Mais la plupart des ballons furent surpris par l'ouragan.

Quelques-uns pourtant purent être ramenés, soit par le treuil, soit au moyen des tiraudes. Mais vingt-quatre d'entre-eux furent emportés par le vent, parmi lesquels vingt et un franchirent les lignes ennemies.

Malgré la surprise, malgré le danger, tous nos observateurs jetèrent leurs documents par dessus bord à l'intérieur de nos lignes. Ce fut là leur premier geste, et ce geste révèle une conscience du devoir et un sang-froid dignes des plus grands éloges.

Vingt-huit observateurs furent emportés par la tempête (quatre ballons portant chacun deux observateurs).

Sur ces vingt-huit observateurs, sept franchirent les lignes avant d'avoir pu sauter en parachute. Un ballon fut déchiré mais tomba assez lentement pour permettre à l'observateur d'atterrir sain et sauf. Dix-huit observateurs sautèrent en parachute, onze atterrirent normalement dans nos lignes, deux atterrirent chez l'ennemi (1), deux furent gravement blessés (2), deux autres, le sous-lieutenant Calderon et le sergent Spiess, furent tués à l'atterrissage après un effroyable traînage sur un sol chaotique et semé d'obstacles ; en outre, le maréchal des logis Salats, fit une chute mortelle de 1000 mètres, la corde de son parachute ayant été sectionnée par les fils téléphoniques.

(1) Lieutenants Couderc de Saint-Chamand (36è oompagnie) et de Champeaux la Boulaye (56è compagnie).
Le lieutenant Couderc de Saint-Chamand observait avec le lieutenant Geudelin. Ce dernier sauta en parachute et atterrit dans nos (lignes avec de fortes contusions. Le lieutenant de Saint-Chamand sauta à son tour mais fut happé par la queue d'orientation et entraîné dans les airs. Il parvint à se rétablir et à s'asseoir dans un godet. Il exécuta ainsi une ascension libre impressionnante jusqu'en Belgique où il atterrit en se brisant la clavicule.
Dans des conditions analogues, le lieutenant de Champeaux la Boulaye fut emporté dans les lignes ennemies et se blessa à l'atterrissage.
(2) Notamment- le sergent Thibaut de la 57ê compagnie. Ce sous-officier fut décoré de la médaille militaire par le général Gouraud, le lendemain 6 mai, à l'hôpital de Mourmelon.

Enfin, l'extrême violence de la bourrasque projeta un observateur dans le vide (adjudant Contentin) et provoqua la rupture d'une suspension de nacelle et la mort de l'observateur (lieutenant Bassetti).

Si, grâce au sang-froid de nos observateurs, aucun document ne tomba entre les mains de l'ennemi, l'ouragan du 5 mai 1916 nous causa cependant de lourdes pertes : 24 ballons détruits, neuf observateurs prisonniers, deux blessés, cinq morts.

A ces morts, à ces héros : lieutenant Bassetti, sous-lieutenant Calderon, adjudant Contentin, sergent Spiess, maréchal des logis Salats, rendons ici le pieux hommage dû à leur mémoire.

*

* *

CHAPITRE VI

LA BATAILLE DE LA SOMME
(juillet-novembre 1916)

A la date du 1er juillet, plus des deux tiers de l'armée française ont combattu pour sauver Verdun et le commandement français ne dispose plus pour l'offensive de la Somme que de moyens réduits. Aussi le Groupe d'armées du Nord ne peut-il attaquer tout d'abord qu'avec la 6è armée forte de 12 divisions sur la rive nord de la Somme en jonction au Nord avec les Anglais qui lancent 26 divisions sur un front de 25 kilomètres.

Mais, peu à peu, par suite de l'arrêt des attaques allemandes sur la Meuse, l'effort français va s'amplifier.

La 10è armée entière entre en action au sud de la Somme et, lorsque les Alliés, faute d'avoir obtenu la rupture, suspendront leurs opérations, à la fin de novembre, 44 divisions — la moitié presque de l'Armée française — auront participé à la bataille.

Ces 44 divisions ont fait près de 50.000 prisonniers, pris 200 canons.

Anglais et Français se sont emparés d'un terrain de 240 kilomètres carrés, supérieur de 100 kilomètres à la zone maximum que les Allemands ont conquise sous Verdun.
Mais surtout, ils ont brisé la volonté de l'ennemi et l'ont « usé » dans une mesure telle qu'il va, moins de quatre mois plus tard, refuser la lutte sur tout le front qui s'étend de l'Ancre au cours de l'Oise (1).

L'offensive de la Somme fut en réalité une succession d'offensives à objectifs limités, chacune de ces offensives étant précédée d'une très forte préparation d'artillerie qui durait généralement plusieurs jours.

L'ordre de bataille à la date du 30 juillet 1916 comportait la répartition suivante des troupes d'aérostation :

6è *armée :* Commandant de l'aérostation : capitaine Bénézit.

5 secteurs de Corps d'Armée auxquels sont affectées les : 68e, 39e, 50e, 62e 76e, 24e, 59e, 69e, 75e, 80e, 86e, 51e, 55e, 88e compagnies d'aérostiers, soit 14 compagnies.

10e armée : Commandant de l'Aérostation, capitaine Delassus.

4 compagnies d'aérostiers, les 84e, 91e, 49e et 63e compagnies, réunies en un seul secteur de Corps d'Armée.

Le 20 août 1916, les limites des 6e et 10e armées furent modifiées, ce qui amena un remaniement corrélatif de l'organisation aéronautique. Dix ballons furent alors affectés à la 6e armée, vingt à la 10e armée.

A la 6e armée, faute d'un personnel suffisamment nombreux, les commandants d'aérostation de Corps d'Armée furent choisis parmi les commandants de compagnie. Ils conservèrent le commandement direct de leur unité et se consacrèrent, en outre, à la surveillance des autres compagnies de leur secteur.

Par contre, à la 10e armée, le commandant de l'aérostation du Corps d'Armée n'avait pas le commandement d'une compagnie, et vivait au secteur aéronautique de Corps d'Armée.

Comme à Verdun, les compagnies d'aérostiers furent réparties à raison d'un ballon par division engagée et de un ou deux ballons pour l'artillerie lourde du Corps d'Armée, suivant l'importance du secteur et la répartition de l'A. L. sur le terrain.

(1) Extrait du cours d'histoire militaire de l'Ecole de Guerre, Guerre de 1914-1918, par le lieutenant-colonel Duffour (1919-1920).

Au moment des attaques, chaque ballon divisionnaire devenait ballon de commandement et les ballons d'A. L. assuraient le service de contre-batterie.

A la 6e armée, les deux ballons désignés au début de l'offensive comme ballons d'armée (39e et 55e compagnies) furent remis à la disposition de leur Corps d'Armée.

Par la suite, chaque ballon eut pour mission de recueillir dans sa zone d'observation tous les renseignements susceptibles d'éclairer le commandement.

Dans ce pays de plaines, aux zones défilées peu nombreuses, les ballons travaillèrent d'une manière très efficace pour l'artillerie, accumulant réglages sur réglages, participant sans cesse à la contre-batterie, déployant toujours une inlassable activité.

Le 1er juillet 1916, jour d'attaque, la 20e compagnie effectue 26 réglages, dont certains sur des emplacements de mitrailleuses. Du 31 août au 5 septembre, le ballon 41 exécute journellement 25, 30 et même, le 2 septembre, 35 réglages. Le sous-lieutenant Le Mare, de la 50è compagnie, ayant vu se garer à Maurepas un train de munitions, alerta une pièce de 16 de marine, dont le tir parfaitement réglé, incendia le train entier.

Voici, à titre d'indication, le nombre de batteries desservies par les ballons du 20è Corps d'Armée (6e armée) :

50e compagnie (ballon d'A. L.) : 20 batteries de contre-batterie dont 2 de 75. Quatre batteries d'A. L. G. P. à 2 pièces.

68è compagnie (ballon divisionnaire) : 5 groupes de 75, 2 groupes de 155 C, 2 groupes et 1 batterie de 220, un groupe de 280.

39è compagnie (ballon divisionnaire) : 6 groupes de 75, 2 groupes de 155 C, 2 groupes de 220, 1 batterie de 280.

Malgré la prédominance des missions d'artillerie, les missions de liaison et de surveillance générale furent remplies très efficacement et les ballons transmirent de nombreux renseignements sur le jalonnement de notre 1ro ligne, la physionomie générale du champ de bataille, la circulation des trains, des convois, le repérage des drachens ennemis au campement.

C'est ainsi que le 19 septembre, le ballon 39 (commandant de compagnie, lieutenant Combrond, observateur, sous-lieutenant Arondel) signala le passage de 35 trains sur les voies ferrées au nord de Péronne. Ce renseignement fut unique, mais il permit de prévoir l'attaque que les Allemands dirigèrent le lendemain sur Bouchavesnes et qui fut leur plus grosse réaction pendant toute la bataille de la Somme.

Et c'est encore la 39è compagnie (observateur : sous- lieutenant Brillaud de Laujardière) qui, pendant la bataille de la Somme, repéra au campement cinq drachens ennemis et régla sur eux un tir de 16 de marine à une distance de 15 à 17 kilomètres, les incendiant successivement après un nombre de coups variant de 6 à 13 pour chaque opération (1).

La bataille de Verdun avait d'ailleurs démontré et la bataille de la Somme confirma qu'un bon observateur en ballon pouvait rendre les plus grands services au commandement par ses renseignements tactiques et par la possibilité de situer la position de l'infanterie au cours de la bataille. Sauf au début de l'offensive où le temps, exceptionnellement brumeux, ne permit pas une observation efficace, la liaison d'infanterie fonctionna remarquablement, en particulier au cours de nos attaques du mois d'août.

(1) Ces 5 drachens furent incendiés :
Le 1er septembre 19166 à 16 h. 4o, avec 7 coups tirés.
Le 22 septembre 1916 à 18 h. 25, avec 13 coups tirés.
Le 28 septembre 1916 à 13 heures, avec 8 coups tirés.
Le 16 octobre 1916 à 13 heures, avec 6 coups tirés.
Le 23 novembre 1916 à 13 heures, avec 8 coups tirés.

Dans presque toutes les compagnies et grâce au rapprochement des points d'ascension (voir ci-après), les observateurs purent suivre à la jumelle les mouvements de l'infanterie, recevoir des messages envoyés des premières lignes par projecteurs et transmettre rapidement ces divers renseignements.

Voici l'observation, par le sous-lieutenant Brillaud de Laujardière (39e compagnie) de la progression de nos troupes vers Maurepas, le 12 août 1916 :

« 17 h. 17 : Notre infanterie sort des tranchées au croisement des chemins, à l'est de la Lipa (cote 92), se déploie en tirailleurs et avance.
17 h. 19 : Les deux premières vagues sont sorties au nord de la Lipa (en 64-34), elles avancent en tirailleurs.
17 h. 20 : La première vague a dépassé le point 66-35.
17 h. 22 : La troisième vague est sortie à la cote 92, elle se déploie et avance.
17 h. 24 : La deuxième vague aborde le chemin n° 2, à l'ouest des Cloportes et l'occupe.
17 h. 29 : L'infanterie pénètre au sud-ouest de Maurepas.
17 h. 30 : Nous tenons toute la lisière de Maurepas, du point 335 jusqu'à la lisière sud du village. On voit nettement nos troupes occupant toute la ligne des tranchées des Moustiques, Araignées, Cloportes inclus, et poussant en avant des reconnaissances dans les trous d'obus. »

Au point de vue de la répartition et du fonctionnement technique des compagnies d'aérostiers, deux faits essentiels sont à retenir :

Le premier fut l'extraordinaire densité de ballons réalisée. A la 6è armée, 14 ballons étaient répartis sur un développement linéaire de 24 kilomètres, compté suivant le front (de forme convexe très accentuée à cet endroit) et de 10 kilomètres seulement, compté suivant la ligne des points d'ascension, soit une moyenne de 1 ballon tous les 700 ou 800 mètres.

Dans son rapport, sur la bataille de la Somme, le général allemand F. von Below, signale que les ballons français « se suspendaient sur les lignes comme des grappes de raisin » et que leur vue causait un effet très déprimant sur les troupes allemandes.

Cette impression était encore fortifiée par le fait qu'en raison de la supériorité de notre aviation et du succès de notre offensive, les ballons ennemis se tenaient éloignés et à une faible altitude, tandis que nos ballons étaient très rapprochés et à une bonne altitude d'observation.

D'ailleurs, il apparut que la densité de ballons obtenue constituait un maximum qu'il était inutile et peut-être dangereux de dépasser. C'est ainsi que, le 30 août 1916, le ballon 79 s'étant trop rapproché du ballon 20, les godets d'orientation des 2 ballons s'enroulèrent mutuellement, autour des câbles. Le ballon 79, fortement endommagé, ne put être dégagé qu'après deux heures d'efforts. Pendant cette longue et dangereuse opération, l'observateur, lieutenant Doncieux, fit d'ailleurs preuve d'un beau courage en continuant l'observation et en repérant 16 batteries ennemies.

La deuxième remarque qui s'impose fut la situation extrêmement avancée des points d'ascension. A la 6e armée, la distance des points d'ascension aux lignes était comprise entre 4 km. 500 à 5 kilomètres (1). A la 10° armée, la distance moyenne d'observation fut de 5 à 6 kilomètres. Les points d'ascension ne comportaient aucun aménagement spécial.

Cette hardiesse put réussir grâce, d'une part, à la suprématie incontestable de notre aviation pendant les premières phases de la bataille et, d'autre part, grâce au caractère offensif de nos opérations qui absorbait la plus grande partie de l'artillerie ennemie dans des missions de barrage et de contre-batterie.

(1) Le point d'ascension le plus rapproché (50è compagnie) fut distant des lignes-de 4 kilom. 4oo, le plus éloigné (51è compagnie), de 5 kilom. 100.

Elle n'en fait pas moins le plus grand honneur, à l'audace, à l'esprit d'initiative et à l'énergie du capitaine Benezit, d'abord, et du capitaine Delassus, ensuite, ainsi qu'au courage et au dévouement de nos observateurs en ballon et de nos aérostiers.

Si, en effet, les attaques par avions furent relativement peu fréquentes (voir ci-après), les attaques par canon furent, sinon au début, du moins par la suite, très nombreuses et très efficaces. Il fallut donc à notre aérostation beaucoup d'énergie pour se maintenir sur les positions extrêmement avancées qu'elle occupait.

Pendant, la bataille de la Somme, les attaques de ballon par avions ennemis furent assez rares. Seul, le ballon 55 fut incendié le 9 juillet. L'observateur, adjudant Mallet Marcel, fit une chute mortelle.

Par contre, nos ballons furent fréquemment l'objet de tirs très efficaces de l'artillerie ennemie et malgré l'exécution de manœuvres appropriées, malgré une contre-batterie vigilante et bien organisée, un certain nombre d'entre eux (20è, 24è, 69è, 75è compagnies) furent avariés et obligés d'atterrir.

Le 3 septembre 1916, le câble du ballon 59 fut même coupé par un éclat d'obus, et l'aérostat, libéré, fut emporté dans les lignes ennemies.

Un peu plus tard, le 16 octobre, le ballon 49 eut son câble également coupé par un éclat d'obus. L'observateur, sous-lieutenant Azais descendit en parachute. Le ballon traversa les lignes allemandes, puis vint atterrir dans l'Aisne, dans les lignes françaises.

Le 29 août 1916, les ballons 24 et 46 furent incendiés par la foudre. Le sergent Breuil (24è compagnie), grièvement blessé à l'atterrissage en parachute, ne songea, dès qu'il fut revenu d'un évanouissement, qu'à donner des renseignements sur les batteries qu'il avait repérées quelques instants avant l'accident. Il fut à cette occasion, décoré de la médaille militaire.

Au cours de la bataille de la Somme, les compagnies d'aérostiers établirent des réseaux téléphoniques très étendus, comprenant parfois jusqu'à 100 kilomètres de fil pour une seule compagnie. Ces réseaux comportaient principalement des lignes de jonction avec les centraux d'armée et des lignes directes avec les groupements d'artillerie voisins. Les résultats furent excellents. C'est ainsi que le 10 septembre 1916, le ballon 49 réussit à contrebattre et à réduire au silence dix batteries ennemies dans les 5 ou 10 minutes qui suivirent l'indication «*vue en action* ».

En outre, dans chaque Corps d'Armée, on établit un central aérostier bien aménagé où deux secrétaires téléphonistes assuraient en permanence les communications téléphoniques des ballons. Ces centraux aérostiers, qui étaient suivant le cas, convenablement dissimulés ou installés sous des abris, pouvaient servir de poste de commandement au commandant de l'aérostation, notamment les jours d'attaque.

Pour la première fois, la T. S. F. fut employée pour la transmission des renseignements fournis par le ballon. Le 29 juillet 1916, vers 16 heures, la 24è compagnie apercevant deux batteries en action et ne disposant à ce moment d'aucun moyen de communication téléphonique pour avertir l'artillerie, envoya par T.S.F., le message suivant : *« X.Q. de B.24 — B. T. A... (et cordonnées) »*. Cinq minutes après, les objectifs signalés étaient contrebattus.

Il convient enfin de noter qu'une section de ravitaillement en hydrogène et en matériel aérostatique fut constituée au parc aéronautique des 6è et 10è armées, au moyen de camions automobiles et de personnel prélevés sur les compagnies d'aérostiers de campagne.

On peut voir dans cette organisation, l'origine des dépôts de tubes qui furent plus tard régulièrement constitués, avec le matériel entreposé à cet effet, dans les éléments d'aérostation des parcs aéronautiques d'armée.

Comme en Artois, comme à Verdun, les aérostiers pendant toute la bataille de la Somme, se distinguèrent par leur endurance, leur énergie, leur courage.

Ne pouvant ici rappeler tous les actes de bravoure accomplis au cours de cette période, nous nous bornerons encore à en signaler quelques-uns.

Le 19 juillet, au cours d'une ascension, le câble du ballon de la 88è compagnie est coupé par un éclat d'obus. Le sous-lieutenant Maura lance à terre les papiers de bord, provoque et exécute l'atterrissage avant d'avoir atteint les lignes ennemies, puis dégonfle et replie le ballon sous le feu de l'artillerie allemande, donnant ainsi un très bel exemple de présence d'esprit, de courage et de sang-froid.

Le 15 septembre 1910, le ballon 24 est pris à partie par l'artillerie ennemie. Des éclats d'obus endommagent le « panier » et coupent deux des cordages de la suspension de nacelle. L'observateur, adjudant Gabasse, sans se soucier de cette situation particulièrement dangereuse, continue et termine le réglage qu'il avait entrepris.

Le lendemain, 16 septembre, le sous-lieutenant Dumazedier de la 46e compagnie est, lui aussi, encadré par un tir fusant ennemi. Le ballon est criblé de trous, la nacelle traversée de part en part par les éclats d'obus. Le sous-lieutenant Dumazedier n'en repère pas moins la batterie qui a ouvert le feu sur lui. Il la fait contrebattre et réduire au silence, puis tranquillement, il continue son travail d'observation.

Mais, en dehors des observateurs, les aérostiers surent, en maintes circonstances, accomplir brillamment leur devoir. Le 30 juillet 1916, le parc de la 39è compagnie est bombardé par une escadrille ennemie. Une bombe d'avion incendie un camion et fait exploser les tubes d'hydrogène qu'il contient. Le caporal Sartorio et le maître ouvrier Champot sont blessés grièvement aux jambes, aux bras et au ventre. Un autre camion a son radiateur crevé en plusieurs endroits et son capot perforé. Son conducteur, le soldat Gaillard, quoique blessé de deux éclats à la cuisse, monte sur le siège, et, malgré ses blessures, conduit sa voiture hors du danger. Et c'est seulement après avoir mis son camion en sûreté qu'il se laisse panser.

La bataille de la Somme fut pour l'Aérostation une des périodes les plus brillantes de toute la campagne.

En raison de l'intelligence, de l'entrain et de l'énergie de ses chefs, en raison de la valeur et du courage des observateurs dont plusieurs étaient de tout premier ordre, ainsi que du zèle et du dévouement de tous les aérostiers, en raison, également de notre supériorité matérielle et morale, aérienne et terrestre, en raison enfin de la nature des terrains de la Somme, tout à fait propices à l'observation par ballon, les résultats obtenus par l'aérostation furent considérables et justement appréciés.

Pour terminer, rappelons les termes d'une citation de la 80è compagnie à l'ordre du 35è Corps d'Armée :

« Par une liaison intime avec le commandement de l'infanterie et de l'artillerie, par une observation continue, malgré le feu de l'artillerie ennemie, par le nombre et l'exactitude de ses réglages, elle prit une part des plus brillantes au succès des attaques de juillet à septembre 1916. »

Cette citation peut, d'une manière générale, caractériser le rôle des compagnies d'aérostiers qui prirent part à la bataille de la Somme.

*

* *

CHAPITRE VII

LE REPLI ALLEMAND DE MARS 1917

Depuis la bataille de la Somme, le commandement français avait conservé l'initiative des opérations et pensait poursuivre en 1917 les offensives commencées en 1916.

En janvier 1917, trois attaques se préparent, du Nord au Sud : une attaque anglaise en Artois, une attaque française sur le front Roye-Lassigny, une attaque française dans le Soissonnais.

Cette dernière attaque visait à rompre le front ennemi entre Reims et le canal de l'Oise à l'Aisne, et à élargir la brèche par une exploitation latérale immédiate.
L'exécution de ces attaques avait été prévue tout d'abord à partir du 1er février, pour les deux premières, et à partir du 15 février, pour la dernière.

Mais, en raison de l'importance des travaux à exécuter pour l'équipement du front offensif, on en vint à reculer jusqu'en avril la date des premières attaques.

Or, le 17 février, l'ennemi exécute, dans la région de l'Ancre, un recul volontaire, que suit, un mois après, le 17 mars, un repli stratégique de grande envergure, qui l'amène à céder — après dévastation systématique — toute la région située à l'ouest de la ligne Anizy-le-Château, La Père, Saint-Quentin, Vermand, Marcoing, Croisilles.

L'aviation d'observation et les ballons avaient reçu mission de surveiller de très près les indices du repli ennemi. II était indispensable, en effet, que notre commandement fût renseigné aussi exactement que possible et suffisamment à temps sur la situation afin de prévenir et d'exploiter au maximum le mouvement de repli prévu par les Allemands.

Disons dès maintenant que les ballons s'acquittèrent parfaitement de la mission qui leur était confiée.

A partir de février 1917, l'ennemi suit anxieusement nos préparatifs d'attaque et cherche fréquemment à gêner l'observation de ses préparatifs de retraite.

Le ballon 36 est attaqué par avions le 4, puis le 16 mars. Ce jour-là, l'observateur, sergent Bry, se défend à la carabine avec beaucoup de sang-froid.

Du 11 au 17 mars, les 36è et 79è compagnies exécutent des ascensions de nuit qui permettent notamment de signaler les villages en feu.

A partir du 11 mars, la 79è compagnie signale un ralentissement progressif de l'artillerie ennemie, une absence presque totale de réaction à nos tirs de destruction, une circulation plus intense sur les voies ferrées et des incendies de très grosse importance dans les villages de Cuny, Coucy-le-Château, Cuts, Pont-Saint-Mard, Trosly-Loire.

Le 16 mars, le ballon 76 signale un repli de l'artillerie ennemie. Il apparaît nettement à l'observateur en ballon que l'artillerie de campagne (77 et 105) tire à bout de portée, et que seuls, les canons de gros calibre n'ont pas encore bougé.

Ce renseignement est immédiatement exploité par le 1er Corps d'Armée coloniale qui exécute le soir même, des coups de main sur la ferme Abavent, sur le saillant de Beuvraignes et sur divers ouvrages de défense. Au cours de ces coups de main, les barrages ennemis sont exclusivement fournis par des pièces de gros calibres, ce qui confirme le renseignement du ballon. Le lendemain, nos avions signalent l'absence de fantassins allemands dans les premières lignes. La préparation d'artillerie que la 3è armée allait déclencher pour la grosse attaque prévue est ajournée, puis supprimée.

Le 17 mars, l'ennemi exécute son mouvement de repli, suivi par nos troupes qui entament aussitôt la poursuite. Celle-ci les conduira, au bout d'une dizaine de jours, au contact d'une puissante organisation défensive, déjà baptisée « position Hindenburg ».

Les ballons doivent suivre et se maintenir à distance d'observation des lignes, tout en restant constamment en liaison avec les postes de commandement de division et de l'artillerie. De grosses difficultés se présentent dans la progression, en raison surtout de la destruction systématique par l'ennemi des carrefours et ouvrages d'art.

Et cependant, les ballons suivent, tantôt au treuil, tantôt à bras, avançant par bonds successifs, élargissant, les brèches des réseaux de fils de fer, contournant les entonnoirs, franchissant de nombreuses nappes téléphoniques, améliorant les ponts, piétinant pendant de longues heures derrière les colonnes embouteillées, sous la pluie, la neige même.

C'est ainsi, par exemple, que le 2 avril, la 36è compagnie parvient à Guiscard, le 3, elle est à Ham. Le 6, elle se rend à Saint-Simon où elle relève la 27e compagnie ; le ballon est campé à Artemps puis transporté, le 8, à 400 mètres de Grand Seraucourt.

Les troupes françaises se heurtent aux défenses allemandes de Saint-Quentin. Le 13 avril, elles attaquent la Biette et Moulin-sous-Touvent, mais ne peuvent progresser. L'ennemi a atteint sa ligne de repli et oppose une vive résistance. Déjà son artillerie se fait entendre. Un nouveau secteur s'organise.

L'aviation allemande redouble d'efforts et attaque fréquemment nos ballons. Le 26 avril, un avion sortant brusquement d'un nuage pique sur le ballon 36 qui, atteint par des balles de mitrailleuses, s'enflamme aussitôt. L'observateur, sergent Saudet, fait une chute mortelle d'une hauteur de 900 mètres.

Pendant cette trop brève période de mouvement en avant, les ballons furent encore de précieux auxiliaires du commandement.

Malgré les difficultés d'un terrain bouleversé, en dépit de la vigilance des avions ennemis, ils parvinrent à suivre pas à pas la progression de nos troupes et ne cessèrent d'assurer dans les meilleures conditions la surveillance du champ de bataille et le réglage des tirs de l'artillerie.

Aussi, malgré les difficultés rencontrées par suite de l'importance des destructions effectuées par l'ennemi, on put se rendre compte, à l'occasion du repli allemand de mars 1917, de l'aptitude des ballons à suivre une progression, même rapide, au contact de l'ennemi. Mais il était réservé à l'année 1918 de mettre en évidence les conditions favorables d'emploi des ballons en période de mouvement.

*

* *

CHAPITRE VIII

L'OFFENSIVE D'AVRIL 1917

Au début d'avril, l'offensive projetée s'exécuta aux dates prévues. Elle commença le 9 avril par l'offensive britannique, se poursuivit le 12 avril par l'attaque du Groupe d'Armées du Nord, le 16 avril par l'offensive des VIè et Vè armées, entre Laffaux et le nord de Reims, et enfin, le 17 avril, par l'attaque de la IVe armée sur les monts de Champagne.

Partout, les Alliés — d'ailleurs défavorisés par les circonstances atmosphériques — se heurtent à un adversaire qui a renforcé l'occupation de sa première position et rapproché ses réserves. Ils remportent cependant des avantages sérieux, mais, nulle part, la rupture escomptée ne peut être obtenue.

L'offensive repart le 5 mai, au nord de l'Aisne, où les VIè et X^{e} armées (1) achèvent presque la conquête du Chemin-des-Dames (2).

A partir de ce moment, l'ère des grandes offensives est momentanément close, mais la lutte se poursuit très opiniâtre et très dure pour la conquête des observatoires et des points d'appui.

Dans ce qui suit, nous nous occuperons tout spécialement de l'aérostation de la Vè armée. Les conditions d'emploi des ballons furent sensiblement les mêmes aux VIè, IVè et Xè armées.

A la Ve armée, le déploiement d'aérostation fut préparé et réalisé progressivement pendant la période du 17 janvier au 27 mars 1917.

Dix-sept ballons, dont deux d'armée (77è et 47è compagnies), sous le commandement du capitaine Arbelot, furent mis à la disposition de l'armée et répartis en 5 secteurs aéronautiques de Corps d'Armée :

Secteur d'Hourges (l^{er} C. A.), 29è, 70è, 33è compagnies.
Secteur de Treslon (5è C. A.), 86è, 69è, 43è compagnies.
Secteur de Rosnay (32è C. A.), 26è, 34è, 94è compagnies.
Secteur de Bouleuse (7è C.A.), 73è, 62è, 19è, 91è compagnies.
Secteur de Sermiers (38è C. A.), 90è et 80è compagnies.

Des ordres avaient été donnés pour retarder le plus possible l'arrivée des unités d'aérostiers, afin de ne pas révéler leur nombre à l'ennemi. Chaque secteur n'eut donc qu'un ballon gonflé jusqu'au 2 avril, et ce ballon fut chargé de préparer l'installation des autres compagnies du secteur. Les compagnies qui arrivèrent ensuite trouvèrent donc leur campement préparé. Elles aménagèrent leurs points d'ascension, leurs liaisons téléphoniques et leurs itinéraires d'avance. Dans certains secteurs, les travaux d'accès prirent un développement considérable. Des routes ou déviations de routes furent créées de toutes pièces, par certaines compagnies.

A partir du 2 avril, on gonfle deux ballons par secteur, puis, le 6 avril, tous les ballons de l'armée ascensionnent et participent effectivement à la préparation de l'attaque.

(1) La Xè Armée avait été intercalée entre les VIè et Vè Armées, dans la région de Craonne.
(2) Lieutenant-colonel Duffour, cours de l'Ecole de Guerre.

Les ballons d'A. L. des Corps d'Armée assurèrent l'observation des tirs de 24 à 28 batteries de contre-batterie, et les ballons d'armée d'environ 12 à 14 batteries de 155 long et de 8 à 10 batteries spéciales d'A. L. G. P.

La ligne des campements et celle des points d'ascension furent moins rapprochées que pendant la bataille de la Somme en 1916. La première de ces lignes se tenait à une distance du front de 7 à 11 kilomètres, la seconde à une distance de 5 km. 900 à 6 km. 500.

Les dispositions prises pour l'avance escomptée présentaient, en raison de l'état du terrain, quelques particularités intéressantes.

En principe, et pour faciliter, l'observation le jour de l'attaque ainsi que le démarrage, pendant la progression, on occupa des campements avancés, le soir même du jour J-1. Ces campements n'entraînaient, d'ailleurs, aucun changement sensible dans la position des ballons en ascension.

Les itinéraires d'avance avaient été reconnus et aménagés jusqu'aux tranchées de 1ère ligne.

Enfin, un dépôt de tubes fonctionnant comme annexe avancée du parc aéronautique d'armée fut installé à proximité des compagnies, près de la gare de ravitaillement de Breuil et permit d'assurer dans les meilleures conditions, le ravitaillement des unités en matériel aérostatique et en hydrogène.

Le jour de l'attaque, les ballons utilisèrent les itinéraires d'avances reconnus et préparés à cet effet et suivirent la progression d'une façon parfaite. Plusieurs d'entre eux, désireux de se conformer dans toute la mesure du possible à l'horaire prévu pour la progression de nos troupes se rapprochèrent jusqu'à 3 kilomètres des 1ères lignes. Et c'était un spectacle curieux de suivre la marche de nos ballons escaladant les pentes qui, de l'Aisne, montent vers le Chemin-des-Dames.

Malgré cette avance, peut-être excessive, nos ballons ne furent guère inquiétés ce jour-là par l'aviation et l'artillerie ennemies.

Par contre, malgré les circonstances atmosphériques plus que médiocres, leur travail d'observation fut aussi satisfaisant que possible. Toutes nos unités se firent remarquer par leur entrain et par leur dévouement.

Le travail effectué par les ballons, d'avril à juin 1917, fut extrêmement important, particulièrement pendant la préparation des attaques générales du 16 avril et du 5 mai, et au cours même de ces attaques.

Le tableau suivant, résume les observations d'artillerie faites par l'Aéronautique de la Ve armée, du 9 au 20 avril.

NATURE DES OBSERVATIONS	AEROSTATION	AVIATION
Tirs de destruction	405	109
Tirs de contrebatterie (1)	165	209
Accrochages ou contrôles...	235	74
Batteries vues en activité	1.059	315
Totaux	1.864	707

(1) Beaucoup de tirs de contre-batterie ont comporté des tirs d'efficacité de 150 à 200 coups observés d'un bout à l'autre par le ballon.

Ce tableau montre d'une manière saisissante l'importance prépondérante de l'observation en ballon pendant cette période, en ce qui concerne le repérage des batteries en action et les tirs de destruction.

Il convient également de signaler le rôle capital tenu par les compagnies d'armée dans l'observation des tirs d'A. L. G. P. et d'A. L. A. C'est ainsi que la 77è compagnie assura en un mois (10 avril-10 mai) l'observation de plus de 180 tirs d'artillerie lourde. Une citation collective à l'ordre de l'artillerie de la Vè armée récompensa ce résultat remarquable.

Pendant l'attaque du 5 mai, il arriva même que des tirs furent déclenchés sur l'initiative du ballon. En effet, un des groupements d'artillerie lourde de l'armée avait réservé à la disposition du ballon 77 plusieurs batteries chargées d'ouvrir le feu sur ses indications. Ce déclenchement automatique de contre-batterie fonctionna parfaitement.

En dehors des missions d'artillerie, beaucoup de missions de surveillance générale et de liaison furent exécutées par les observateurs en ballon.

En particulier, on trouve dans les journaux de marche des ballons 76, 77, 69, 86, de très nombreuses observations sur la marche de nos chars de combat dans la boucle de la Miette, ainsi que sur le repérage des batteries de 77 qui canonnèrent ces chars à bout portant.
A titre d'exemple, voici quelques-unes des observations effectuées par le sous-lieutenant observateur Tournesac, de la 76e compagnie, le 5 mai 1917.
7 h. 10 : Deux tanks, situés à 150 mètres environ à l'Est du Moulin-de-Laffaux, se dirigent vers la route de Maubeuge. Le premier se range le long de la route face à l'Est, le deuxième à 50 mètres au Sud, face à l'Est également. Ils tirent avec leur canon de 75 (1).
7 h. 16 : Un des deux tanks a progressé de 200 mètres sur la route.
» 7 h. 26 : Un tank en 91-35, au Nord; du Moulin-de-Laffaux.
7 h. 45 : Quatre tanks sont en position derrière la petite tranchée jalonnée par les points 91-34, 91-35, 90-35.
7 h. 55 : Les tanks allongent leur tir.
7 h. 59 : Le tank, qui était en 90-35, progresse dans la direction du Nord-est et franchit la tranchée.
13 h. 58 : Nos vagues d'assaut sortent des tranchées, au Nord-est du Moulin-de-Laffaux. Elles se portent en avant et occupent une ligne passant par les points 91-34 et 91-36. Les éléments les plus avancés atteignent 93-35. L'artillerie allemande paraît ne les inquiéter que faiblement.

Comme nous l'avons dit, les circonstances atmosphériques furent nettement défavorables avant et pendant l'offensive. C'est ainsi que, le 14 avril, deux ballons du secteur d'Hourges (29e et 33e compagnies) furent complètement déchirés par la violence du vent.
Quant aux attaques par avions, rares pendant la préparation et l'exécution de l'offensive, elles se multiplièrent par la suite et notamment à l'aile gauche de la Vè armée, où elles étaient favorisées par le tracé du front qui formait une boucle depuis Guyancourt jusqu'à Verzy.

Les premières attaques de ballons eurent lieu le 28 avril (ballons 19 et 59), et ce fut le début d'une série parfois tragique. Dans la journée du 29 avril, six ballons sont attaqués (ballons 77, 80, 19, 59, 62 et 91). Une accalmie se manifeste au début du mois de mai, puis, les attaques recommencent. Le 21 mai, les ballons 59, 53, 77 et 86, le 24 mai, le ballon 25, le 30, encore le ballon 59, sont attaqués par l'aviation allemande.

(1)Les chars de combat, système Saint-Chamond, étaient armés d'un canon de 75 raccourci

Malheureusement, en huit jours, du 23 au 30 avril, trois de nos observateurs : le lieutenant Crémières, de la 49è compagnie, le sous-lieutenant Ray, de la 19è compagnie, et l'adjudant Guérin, de là 87è compagnie, trouvèrent une mort glorieuse à la suite de l'incendie de leur ballon (1).

A la même époque, le sergent observateur Giacobbi fut victime d'un tragique accident. Le 25 avril 1917, au début d'une ascension, alors qu'il se trouvait encore à une altitude de 40 mètres environ, le ballon de la 30è compagnie est rabattu par le vent. La nacelle heurte le sol. Ce parachute, fortement coincé par la nacelle, sort brusquement de sa gaine au moment où le ballon se redresse, et arrache violemment de la nacelle le sergent observateur Giacobbi qui s'écrase sur le sol. Le sergent Giacobbi était à la 30è compagnie depuis le début de la campagne. Sa modestie, sa valeur et sa conscience le firent profondément regretter de tous.

Les opérations sur le Chemin-des-Dames se poursuivirent jusqu'en automne. A partir du mois de juin, elles présentèrent pour l'aérostation les mêmes caractères que pour les autres troupes et consistèrent en une série d'opérations locales auxquelles nos aérostiers participèrent avec beaucoup de ténacité et de dévouement, malgré les nombreuses attaques des avions ennemis.

Citons quelques-uns des actes d'héroïsme qui furent accomplis pendant cette période.

Le 28 mars 1917, pendant une descente en parachute, le lieutenant Staehlé photographia le ballon incendié qui passait à sa hauteur. Le 16 avril 1917, son ballon ayant été déchiré accidentellement, ce même observateur fit une terrible chute de 500 mètres. Retiré des débris du ballon, il fit preuve du plus beau sang-froid et d'un complet oubli de lui-même en s'efforçant de calmer l'émotion des aérostiers accourus à son secours.

Le sergent Debas, de la 69° compagnie, attaqué le 21 mai 1917 par un avion et blessé aux deux jambes, se jette résolument en parachute et, malgré ses blessures, rend compte immédiatement des observations qu'il venait d'effectuer. Voyant pendant la descente le sang couler à flot de ses blessures, le sergent Debas eut l'énergie d'enlever ses bandes molletières et de s'en ligaturer les cuisses afin de limiter l'hémorragie.

Soigné avec un inlassable dévouement dans l'un des premiers hôpitaux de Paris, Debas rejoignit sa compagnie, bien que ses jambes fussent incomplètement guéries, et fut détaché comme agent de liaison au Corps d'Armée.

Le 3 avril 1918, il reprit enfin ses fonctions d'observateur en ballon et, dès sa première ascension, fut attaqué par trois avions ennemis et tué d'une balle à l'épaule, qui traversa la cage thoracique.

Debas avait demandé comme une faveur de monter en ballon dès son retour, bien que le pays fut infesté d'avions ennemis et qu'un autre observateur fui désigné pour travailler en nacelle ce jour-là.

Empruntons enfin à l'éminent académicien Joseph Bedier (2), ces quelques lignes écrites à la gloire de l'enseigne de vaisseau Regnard :

« L'enseigne de vaisseau Regnard, aux termes de l'une de ses citations à l'ordre de l'armée, n'acceptait jamais d'être ramené à terre quand approchaient des avions ennemis ; le 3 et le 4 octobre 1916, récidiviste de l'audace, il eut sa nacelle et son ballon traversés par des balles explosives. Il détenait le « record » du nombre d'heures passées dans les airs, quand, le 1er

(1) Signalons par contre que, le 14 avril 1917, dans une autre région, à Montcnoy, près de Nancy, lçs mitrailleurs de la 71' compagnie (lieutenant Degusseau) abattirent un avion allemand albatros type D III qui avait tenté à plusieurs reprises, mais sans succès, d'incendier le ballon do l'unité.

(2) Voir l'effort français, page 261

mai 1917, averti, par les vigies qu'un avion ennemi fondait sur lui, il répondit, comme à son ordinaire, qu'on le laissât, tranquille ; il accepta le combat et mourut dans sa nacelle, le cœur traversé par une balle. »

Regnard était chevalier de la Légion d'honneur et titulaire de cinq citations à l'ordre de l'armée.

Au point de vue de l'emploi, l'Aérostation continua à acquérir la confiance des artilleurs par le nombre et la précision des observations de tir qu'elle effectua pendant cette période.

Chaque Corps d'Armée avait été pourvu d'un commandant de l'aérostation qui, n'étant pas en même temps commandant de compagnie, put se consacrer entièrement à ses fonctions.

Les centraux aérostiers de Corps d'Armée furent installés avec un soin particulier et dotés de nombreuses liaisons téléphoniques.

Enfin, chaque armée disposait d'un dépôt de tubes, situé à proximité des gares de ravitaillement installées dans la vallée de la Vesle. Les compagnies pouvaient, tout en s'y ravitaillant en hydrogène, y prendre livraison du matériel technique qui leur était destiné et donner toutes précisions utiles au commandant de l'élément d'aérostation du parc, au sujet de leurs demandes de ravitaillement.

L'organisation ci-dessus fût généralisée progressivement et conservée jusqu'à la fin de la campagne.

Signalons enfin qu'à l'occasion de l'offensive du 16 avril 1917, et en prévision des importantes fluctuations du front que l'on escomptait, le commandant Saconney fut détaché comme représentant de l'Aérostation à l'Aéronautique du Groupe d'Armées (1).

La mission de cet officier supérieur (2) dura pendant toute la période active des opérations (avril et mai 1917).

(1) G. A. H., ou Groupe d'armées de réserve.
(2) Voir chapitre Ier § IV.

CHAPITRE IX

LA BATAILLE DES FLANDRES (juillet-octobre 1917)

Le pays compris entre la ligne Poperinghe-Ypres-Staden et la ligne Zoo-Dixmude-Zarreu, présente des caractères qui en font une région vraiment unique sur le front qui s'étend de Belfort à la mer.

A perte de vue, le terrain est d'une horizontalité parfaite. De nombreux ruisseaux et canaux sillonnent la plaine et s'épanouissent, à partir de Nordschook-Reninghe. C'est la zone des inondations.

Les régions boisées sont rares et peu étendues. Une multitude de lignes d'arbres coupent uniformément le terrain.

C'est dans ce pays, qu'en juin 1917, la 1ère Armée française vint occuper entre l'armée anglaise, au Sud, et l'armée belge, au Nord, un front d'environ 7 kil. 500. Cette armée participa à trois attaques générales successives : le 31 juillet, le 16 août et le 27 octobre 1917, attaques qui aboutirent notamment à la prise de Bixschoote et élargirent nos positions vers la mer du Nord.

Six ballons furent chargés d'observer pour le compte des groupements d'artillerie de l'armée : deux pour l'A. L. G. P., deux pour l'A. D., deux pour l'A. L. Un ballon fut mis, en outre, à la disposition du commandement pour la surveillance générale du secteur. Il joua le rôle, de ballon d'infanterie, particulièrement au cours de l'attaque du 16 août.

Les ballons, campés à 9 kilomètres environ des lignes, ascensionnèrent à une distance de l'ennemi variant de 4 et 7 kilomètres.

Toute cette Aérostation fut placée sous le commandement du capitaine Macherat, qui remplit, en fait, le rôle d'un commandant d'aérostation d'armée. Par son énergie, son inlassable activité et son exemple, le capitaine Macherat obtint de ses ballons un rendement remarquable.

En raison du terrain des Flandres, les conditions d'observation en ballon au cours de cette bataille offrirent certaines particularités, qu'il convient de mentionner.

A partir de l'altitude de 400 mètres, la plaine qui s'étendait devant le front de la 1ère armée ne présentait aucune zone défilée. Par contre, aucun point remarquable ne s'offrait aux regards de l'observateur en ballon, mais seulement un vaste dessin inextricable aux détails d'égale grandeur haies, clôtures de fermes, rideaux d'arbres en bordure des canaux d'irrigation, semis uniforme de toits rouges... Décevant à première vue, ce fouillis de détails permettait ensuite, après une étude patiente et consciencieuse, d'obtenir une précision dans le repérage, inconnue partout ailleurs.

On ne retrouvait généralement sur les cartes et plans directeurs, qu'une partie de ces innombrables détails du terrain. Les préparations d'attaque y apportaient d'ailleurs des modifications fréquentes. Et c'est uniquement par le rapprochement constant des photographies verticales et obliques avec le plan directeur, que les observateurs arrivèrent à mener à bien leur travail. Ce procédé, d'un emploi très général en période de stabilisation, fut, dans les Flandres, la condition indispensable de toute observation.

L'artillerie chargée de préparer et de soutenir l'action de la 1re armée française comprenait plus de 150 batteries dont 60 seulement d'artillerie de campagne.

Ces batteries furent presque uniquement desservies par les ballons, dont chacun avait à observer pour une moyenne de 25 à 30 batteries.

Il en résulta une prédominance très nette des missions d'artillerie sur les missions de commandement. Et les chiffres que nous donnons ci-après mettent en relief la tâche énorme

qui incomba aux aérostiers français dans la bataille des Flandres. Ajoutons que cette tâche fut parfaitement remplie au prix d'inlassables efforts et d'une volonté opiniâtre.

Deux mille six cent dix observations de tir furent faites par les 6 ballons des Flandres, du 15 juillet au 31 octobre 1917.

Le 21 juillet, la 33è compagnie (lieutenants Deyillers et Jacquart), ascensionna de 7 heures à 21 h. 30 et affecta pendant ce temps 63 réglages.

Au cours de la préparation de la l^{re} attaque, du 15 au 31 juillet le ballon 37 (commandant de compagnie : capitaine Brisard), ascensionne 118 heures, effectue 131 réglages, 26 contrôles et repère 86 batteries ennemies. Dès l'attaque terminée, le colonel commandant l'A. D. Nord adresse ses félicitations à la compagnie.

La seconde attaque doit se déclencher le 16 août. La 37e compagnie se remet aussitôt à l'œuvre et, en moins de 15 jours, bien que le temps soit peu favorable, elle effectue encore, un très grand nombre d'observations : 113 réglages, 34 contrôles, 26 batteries repérées en 89 heures d'ascension. Le commandant de l'A. D. Nord adresse une seconde lettre de félicitations à la 37è compagnie.

Le jour de l'attaque du 27 octobre, les observateurs du ballon 37 (sous-lieutenant Geffrain, sergent Léonard), contrôlent la progression d'un barrage roulant, parviennent à rectifier le tir trop court d'une batterie de 155, et jalonnent les positions de l'infanterie en fin d'avance.

Au total, et pendant toute l'offensive des Flandres, c'est- à-dire en trois mois et demi, la 37è compagnie ascensionna 497 heures, réglant ou contrôlant 483 tirs et repérant 231 batteries.

A Forthen, le 22 juillet 1917, le sous-lieutenant Perrissin- Pirrasset de la 49è compagnie, au cours d'une ascension de 17 heures, assura la destruction de 16 batteries ennemies, et effectua à lui seul, l'observation et le contrôle de 40 % des tirs de démolition exécutés dans la journée sur tout le front de la l^{r} armée.

Tels furent les résultats obtenus par les aérostiers des Flandres. Tels furent les services de premier ordre qu'ils rendirent, grâce au dévouement inlassable de nos observateurs en ballon qui, sous l'impulsion très énergique et très ferme du capitaine Macherat, accomplirent de véritables prodiges d'endurance.

Dans ce pays des Flandres, le vent était généralement très fort. La plupart des ballons, équipés à 2 nacelles, emmenaient 2 observateurs. Dans ces conditions, le service de nos observateurs fut très dur pendant toute cette période. Néanmoins, leur vaillance et leur entrain ne faiblit à aucun moment.

Aussi, le 9 octobre 1917, toute l'aérostation du front des Flandres comprenant les 33e, 37e, 49e, 72e, 81e et 93e compagnies, fut-elle citée à l'ordre de l'aéronautique de la l^{re} armée avec le motif suivant :

« A rendu, sous la direction du capitaine Macherat, les plus grands services au cours de l'offensive des Flandres de 1917, en assurant et en effectuant toutes les missions qui lui furent confiées, malgré les attaques par avions et les tirs de l'artillerie ennemie. »

*

* *

CHAPITRE X

LE DÉGAGEMENT DE VERDUN (août 1917)

Le 20 août. 1917, une importante opération offensive fut engagée par la IIe armée en vue de dégager Verdun, toujours étroitement encerclé. Celte opération réussit brillamment et permit de rejeter les Allemands vers les positions d'où ils s'étaient rués à l'assaut de nos lignes, le 21 février 1916.

Vingt et une compagnies d'aérostiers prirent part à la bataille.

Elles étaient placées sous le commandement du capitaine Rénaux, commandant de l'Aérostation de la 2è armée. En février 1916, le capitaine Rénaux avait assuré avec méthode et sang-froid le repli de nos ballons sur Verdun, pendant les heures sombres de fin février et de mars 1916. Puis, il avait vécu avec eux les journées glorieuses, mais souvent angoissantes du printemps de cette même année.

A présent, les rôles étaient renversés. Avec la 2è armée qu'il n'avait pas quittée depuis son arrivée à Verdun et où il devait rester jusqu'à la fin de la campagne, le capitaine Rénaux allait prendre sur l'ennemi une brillante revanche et écrire une des plus belles pages de l'histoire de l'Aérostation pendant la campagne.

Les 21 compagnies de l'armée de Verdun furent réparties de la façon suivante :

13è Corps d'Armée : Ballons divisionnaires, 24è et 36è compagnies ; ballons d'artillerie lourde, 31è, 48è et 94è compagnies.

16è Corps d'Armée : Ballons divisionnaires, 19è et 78è compagnies ; ballons d'artillerie lourde, 55è et 83è compagnies.

15è Corps d'Armée : Ballons divisionnaires, 53è et 58è compagnies ; ballons d'artillerie lourde, 42è et 47è compagnies.

32è Corps d'Armée : Ballons divisionnaires, 34è et 86è compagnies ; ballons d'artillerie lourde, 25è et 80è compagnies ; ballons d'artillerie lourde à grande puissance, 59è et 73è compagnies.

31è Corps d'Armée (à gauche du front d'attaque) : 38è compagnie.

10è Corps d'Armée (à droite du front d'attaque) : 63è compagnie.

Huit jours avant son arrivée en secteur, chaque compagnie détacha un observateur à la IIè armée, pour reconnaître le terrain et préparer le dossier d'observation.

Jusqu'au 17 juin, il n'y eut que trois ballons en ascension sur le front d'attaque prévu. Puis, on profita d'une petite opération faite sur la cote 304, les 15, 16 et 17 juillet, pour porter à huit le nombre de ballons en service (deux par Corps d'Armée d'attaque), sans trop éveiller l'attention de l'ennemi.

Les autres ballons furent gonflés successivement à partir du 7 août. Ceux qui ne purent être dissimulés sous bois furent camouflés à l'aide de toiles.

Les ballons d'A. L. ascensionnèrent le 14 août, dès le commencement de la lutte d'artillerie; les ballons divisionnaires et d'A. L. G. P., le 16 août.

Deux ballons complets, chargés sur camions, ainsi que le gaz nécessaire pour deux gonflements, avaient été mis en réserve dans chaque secteur de Corps d'Armée.

Cette disposition permit de remplacer les ballons incendiés en moins de trois heures, et, par suite, de ne pas interrompre sensiblement le service d'observation.

Grâce à une organisation parfaite, qui fait le plus grand honneur au capitaine Rénaux, grâce à l'entrain de leurs chefs, au courage et au dévouement de leurs observateurs, les ballons totalisèrent pendant cette période un nombre considérable d'observations. D'ailleurs,

la précision de ces observations ne le céda en rien à leur nombre, et de nombreuses photographies d'avion montrant les objectifs avant et après des tirs de destruction observés par ballon, le prouvèrent jusqu'à l'évidence.

Le jour de l'attaque du 20 août, tous les ballons avancèrent leur point d'ascension de 2 kilomètres environ.

Une forte brume empêcha de suivre la progression de l'infanterie au début de l'attaque (4 h. 40). Mais, à partir de 7 h. 30, l'atmosphère s'éclaircit et les observations de surveillance générale et de liaison affluèrent. Tous les ballons donnèrent des renseignements sur l'emplacement ou la progression des troupes de première ligne et sur les incidents du combat. Ils provoquèrent également et observèrent trente deux tirs sur objectifs fugitifs (rassemblements et convois ennemis).

A 9 h. 45, le ballon 24 signale des troupes ennemies en 69-45, au lieu dit « Gâteau de miel ». Un tir de 145 est dirigé sur ce point. Quelques instants après, un avion de commandement signale que de nombreux Allemands s'enfuient en grand désordre du «Gâteau de miel ».

A 9 h. 50, l'observateur de la 19è compagnie (adjudant Ducarre), voit distinctement dans le boyau de Forges, entre les points 16-40 et 17-45, environ trois cents de nos fantassins.

A 10 h. 17, le ballon 80 (observateur, sous-lieutenant Poutrait), signale qu'une batterie allemande de 4 pièces vient de prendre position en rase campagne. Un tir de destruction est exécuté sur cet objectif avec deux pièces de 155 long. Cent dix-huit coups sont tirés. La batterie ennemie est détruite.

A 13 h. 20, c'est la 48e compagnie (observateur, sous-lieutenant Guillotin), qui aperçoit 150 fantassins descendant de la ferme de la Grange-au-Bois, par groupes de dix à quinze hommes et se dirigeant vers Eclisfontaine. Un tir de 145, réglé par le ballon sur le carrefour central d'Eclisfontaine, disperse la troupe ennemie et lui cause de lourdes pertes.

Entre la Meuse et Bezonveaux, le front formait à cette époque, un saillant particulièrement propice aux attaques des avions ennemis.

Ces derniers faisaient généralement irruption par les plaines de la Woëvre, puis rentraient vivement chez eux par la vallée de la Meuse, après avoir suivi la ligne des ballons au nord de Verdun.

Douze ballons furent attaqués par les avions ennemis, mais seuls, les ballons 25, 48, 59 et 80 furent incendiés. Les observateurs de ces ballons atterrirent normalement en parachute.

En outre, presque tous les ballons de la 2è armée furent bombardés par obus fusants de 150. La 34e compagnie fut même soumise à un tir fusant de 380.

Toutes les batteries ennemies ayant tiré sur nos ballons furent d'ailleurs repérées par les ballons eux-mêmes, et immédiatement contrebattues.

C'est ainsi que, le 18 août, le ballon de la 24è compagnie étant pris à partie par deux pièces de 15 long, le sous-lieutenant Delplanque découvrit ces pièces et fit diriger sur elles un tir si précis, que deux explosions se produisirent dans la batterie ennemie qui cessa aussitôt son feu.

Malgré les essais Concluants tentés au cours de la bataille de la Somme (juillet 1916), l'usage de la T. S. F. ne s'était pas généralisé dans les unités d'aérostiers.

A Verdun, sur la demande du capitaine Rénaux, toutes les compagnies déjà munies d'un poste émetteur de T.S.F., reçurent en outre un poste récepteur.

Un radiotélégraphiste par compagnie fut spécialement chargé de recevoir les transmissions faites par les avions d'infanterie et de commandement.

Grâce à cette innovation, les observations ainsi recueillies furent exploitées immédiatement, et l'attention des observateurs en ballon fut attirée sur les points intéressants du champ de bataille.

Aussi, dans son rapport sur l'emploi des ballons de la IIè armée, en août 1917, le commandant de l'Aérostation demanda-t-il que chaque compagnie d'aérostiers de campagne fût définitivement dotée d'une antenne fixe et d'un poste récepteur de T. S. F., ce qui fut décidé peu de temps après.

En raison de l'organisation parfaite de l'Aérostation, du travail fourni par les observateurs et des résultats obtenus, les opérations pour le dégagement de Verdun constituent, pour l'Aérostation, une des plus brillantes périodes de la guerre.

A la date du 10 septembre 1917, le capitaine Rénaux était cité à l'ordre de la IIè armée, avec le motif suivant :

« ... A obtenu de l'Aérostation de l'armée un magnifique rendement, contribuant ainsi au succès commun. »

*

* *

CHAPITRE XI

L'OFFENSIVE ALLEMANDE DU 21 MARS 1918

Pendant les premières semaines du mois de mars, dans le but de masquer ses préparatifs d'attaque, l'ennemi avait inquiété tour à tour plusieurs secteurs du front français.

Le 21 mars, à 9 h. 10 du matin, après une canonnade de quatre heures et demie, après avoir écrasé les premières lignes anglaises à l'aide de « minenwerfer », les Allemands sortent de leurs tranchées sur un front de 70 kilomètres, entre l'Oise (région de La Père) et la Sensée (région de Croisilles).

500.000 Allemands se ruent en rase campagne vers Bapaume, vers Péronne, vers Nesle, vers Chauny... .

Vainement, dans les journées des 22, 23, 24 mars, des divisions françaises ayant franchi l'Oise en amont de Noyon, tentent de s'accrocher au Canal Crozat, puis aux collines de la Petite-Suisse, entre Chauny et Guiscard ; sur les talons des bataillons anglais en retraite, les divisions de Marvitz et de Hutier atteignent et passent la Somme, entre Péronne et Saint-Simon.

Le 25, on voit les restes de l'armée Gough refluer vers le Nord et gagner le Santerre ; les Français, débordés sur leur gauche, doivent renoncer à couvrir Noyon ; Chaulnes est pris, Roye abordé ; il semble qu'il y ait le vide dans la direction de Roye-Montdidier (1).

Cependant, la gravité de la situation est immédiatement mesurée par le commandant en chef français qui, dès le 23, lance les ordres nécessaires pour constituer, entre l'Oise et la Somme, un groupe de deux armées. C'est le groupe d'armées de réserve (G. A. R.) et la IIIè armée, dont les Etats-Majors, respectivement disponibles à Clermont et à Verberie, sont préparés à cette intervention ; puis, la Iè armée, qui est retirée sur l'heure du front de la Woëvre méridionale.

Mais, plusieurs jours doivent s'écouler avant qu'un embryon de la Ire armée puisse se former à la gauche de la IIIe armée, qui prend — au plus pressé — la direction des divisions déjà engagées en avant de Noyon.

Ces divisions sont celles du détachement Pellé, formé le 22 mars, à 2 h. 30, et comprenant les 9è, 10è et 125è D. I. du Vè Corps d'Armée, et la 1ère division de cavalerie à pied.

L'Aérostation de groupement ne comprend au début que les compagnies organiques du 5è Corps d'Armée (2), 43è et 69è compagnies.

Malgré la résistance acharnée de nos troupes, le canal Crozat, sur lequel on comptait comme ligne d'arrêt, est dépassé, et l'ennemi avance toujours.

Les ballons 93 et 94 sont mis à ce moment à la disposition du 5è corps.

Les ballons organiques (43 et 69) n'ont pas le temps de prendre position et sont refoulés au sud du ruisseau du Mas.

La 94è compagnie, en position sur la rive gauche de l'Oise est moins bousculée, et réussit à observer pour le compte d'un groupement d'artillerie de 105 avec lequel elle bat en retraite jusqu'à hauteur de la ligne du Mas.

Le ballon 92, du 1er corps de cavalerie, situé à la droite du 5è Corps d'Armée, sur la rive gauche de l'Oise, se trouve en position de flanc par rapport à la progression allemande. Il peut faire de très utiles observations.

(1) Extrait du cours d'histoire de l'Ecole de Guerre par le lieutenant-colonel Duffour
(2) Commandant de l'Aérostation du Vè Corps d'Armée : commandant Bienvenue.

Le 23 mars, en particulier, la 92è compagnie reçoit l'ordre d'observer en direction de Chauny. Le 24, elle règle, dans la même région les tirs d'une batterie de 220.

L'offensive ennemie s'infléchit à l'Ouest, vers Noyon, et le ballon 92 renseigne le commandement sur l'avance allemande, spécialement le 25 mars, où des mouvements de troupe et des combats à la grenade sont signalés.

Ces dernières observations furent immédiatement communiquées au commandant du 1er corps de cavalerie (général Féraud) et à son chef d'Etat-Major (colonel Boncherit) qui se trouvaient à ce moment près du ballon, à la sortie de Bléraucourt.

«Dans les journées des 26 et 27, l'armée de von Hutier s'épanouit largement autour de Roye, ses avant-gardes entrent dans Lassigny et Montdidier. Le 28, cette armée accentue sa pression vers l'Avre. Mais déjà, entre Montdidier et l'Oise, les Français, en nombre, réagissent et lui interdisent l'accès du massif boisé que ceinturent la Divette et le Matz (1).
Peu à peu, la résistance s'organise sur les fronts des Ière et IIIe armées qui se stabilisent petit à petit, malgré la pression formidable de l'adversaire et ses coups de béliers désespérés.

Dans cette lutte opiniâtre où nos troupes luttent jusqu'à l'extrême limite de leur énergie, il va être beaucoup demandé aux ballons. C'est que, dans les secteurs où tout est à créer, ils doivent profiter de leur aptitude à un emploi immédiat. C'est une des caractéristiques de l'Aérostation.

En outre, les régions où l'on se bat : la Picardie, la Somme, avec leurs plateaux aux molles ondulations, sont essentiellement favorables à l'observation en ballon.

Mais si l'Aérostation peut relativement beaucoup, les besoins sont immenses. Aussi, le commandement de l'Aérostation des Ire et IIIe armées doit-il se montrer particulièrement énergique (2) et exigera-t-il des aérostiers tout ce qu'ils peuvent, rendre.

Signalons également qu'au cours de cette lutte si grave, on reconnut la nécessité d'avoir à l'Aéronautique du Groupe d'Armées un officier aérostier qualifié. Le commandant Delassus s'installe à Beauvais, où il restera pendant tout le mois d'avril. Il servira d'intermédiaire entre l'Aérostation des armées du G. A. R. et le G. Q. G., qui a dû évacuer Compiègne. Il traitera sur place toutes les questions urgentes, orientera, s'il y a lieu, les commandants d'aérostation d'armée, répartira entre eux les approvisionnements d'hydrogène.
Ce fut également de cette époque que date l'emploi d'un procédé pour la défense des ballons par l'artillerie de campagne. Il consistait à mettre à la disposition de chaque compagnie une section de deux pièces de 75, placée à angle droit par rapport au ballon à défendre. En cas d'attaque du ballon par un avion ennemi, chaque pièce exécutait un barrage préparé à l'avance et destiné à interdire à l'avion assaillant l'approche du ballon.

Préconisé avec une ardeur persuasive par le regretté commandant Dupont (3), commandant la Défense contre Aéronefs de la IIIè Armée, et appliqué sous sa direction avec succès, il fut rendu réglementaire par le G. Q. G. Malheureusement, en raison de la faiblesse des disponibilités en artillerie de campagne, ce procédé ne fut guère appliqué en dehors de la IIIè armée.

(1) Lieutenant-colonel Duffour.
(2) Commandants de l'aérostation : Ière Armée, commandant Macherat ; IIIè Armée, commandant Boret puis commandant Hugoni.
(3) Décédé en juin 1922, des suites de ses blessures de guerre

CHAPITRE XII

L'OFFENSIVE ALLEMANDE DU 27 MAI 1918

Le 27 mai, à 1 heure, l'ennemi entame, des abords de Coucy-le-Château à ceux de Reims, une préparation d'artillerie très puissante, avec emploi massif d'obus toxiques. A 3 h. 40, il donne l'assaut sur tout le front compris entre Leuilly et Brimont, qui mesure 60 kilomètres.

L'effort principal est prononcé au centre, entre, Berry- au-Bac et la route de Soissons à Laon.

Nos divisions de première ligne; tout entières déployées dans la zone des bombardements, sont submergées par un assaillant cinq fois plus nombreux qu'elles ; des fractions de seconde ligne sont culbutées pendant qu'elles se portent de l'Aisne vers la crête du Chemin-des-Dames (1).

En quelques jours, l'ennemi franchit l'Aisne, la Vesle, l'Ourcq, il prend Soissons, atteint les lisières de la forêt de Villers-Cotterêts, et, de nouveau, menace Paris.

Sous le feu de l'ennemi et les bombardements à obus toxiques, les compagnies d'aérostiers de la VIe armée (2) organisent leur retraite et l'exécutent en s'efforçant, dans toute la mesure du possible, d'assurer leur service d'observation.

Le 27 mai, la 23e compagnie demeure cinq heures dans une nappe de gaz très dense. Grâce au sang-froid de tout son personnel et à l'habileté manœuvrière de son chef, le lieutenant Lebrun, elle n'en exécute pas moins son mouvement de repli dans un ordre parfait. Dès la première heure, la 29° compagnie a son ballon incendié au campement par l'artillerie ennemie. Au cours de la retraite, elle doit abandonner un camion et une remorque démolis par les obus. Cependant, des téléphonistes de la compagnie, les soldats Bezy et Maublanc, détachés dans un Central avancé, restent à leur poste pour assurer les communications téléphoniques de la division avec le Corps d'Armée. Toutes les lignes téléphoniques ayant été coupées, ils emportent où détruisent leur matériel et tentent ensuite, sous un tir de barrage d'une extrême violence, de rejoindre leur unité. Ils sont blessés et faits prisonniers au cours de cette tentative.

Le 27 mai également, la 46è compagnie installée sur les bords de l'Aisne près de Cuiry-les-Chaudardes, commence son mouvement de retraite. Déjà la moitié, du convoi a traversé l'Aisne, quand les fantassins ennemis, qui se sont infiltrés jusqu'à la rivière, ouvrent un feu de mitrailleuses sur le pont. Près de la moitié du convoi doit rester sur la rive nord de l'Aisne. Le personnel qui s'y trouve est tué, blessé ou fait prisonnier.

Le ballon 88, déjà incendié le 28 mai, est attaqué à trois reprises le 30 du même mois, et ses observateurs doivent sauter chaque fois en parachute. Pendant ces attaques, le ballon et la nacelle sont atteints par les projectiles et le personnel de manœuvre est mitraillé à terre.

Pourtant, à peine la dernière attaque est-elle terminée, que le capitaine Girardin, commandant la compagnie, monte lui-même en nacelle, exaltant ainsi le courage et le dévouement de tout son personnel.

Cependant, la résistance s'organise.

(1) Lieutenant-colonel Duffour, cours de l'Ecole de Guerre,
(2) Commandant de l'aérostation : capitaine Wolff.

Le front de la VIè armée, où s'est creusée l'énorme poche de Château-Thierry, s'est agrandi démesurément. Il est partagé en deux et, la moitié Nord — de Villers-Cotterêts à Compiègne — est passée à la Xè armée qui vient d'être rappelée de la zone anglaise (1).

Malgré leur fatigue extrême, nos troupes résistent avec acharnement et l'avance de l'ennemi se ralentit puis s'arrête.

Dans cette période critique, certaines compagnies d'aérostiers rendirent des services signalés et contribuèrent efficacement à l'organisation de la résistance.

Nous en donnerons comme exemple l'histoire de la 33e compagnie du ler Corps d'Armée (2) pendant cette période.

Le 28 mai 1918, la 33è compagnie est alertée à Bouchevillers, dans l'Eure. Elle se transporte, le jour même à Roquemont, en position d'attente.

Le *1er* juin, elle gonfle son ballon à Soucy (16 kilomètres sud-ouest de Soissons), où elle ascensionne le lor et le 2, puis se replie 5 kilomètres plus à l'Ouest, dans la région Roy-Saint-Nicolas. Le ballon campe et ascensionne dans le voisinage de Marival.

Le 3 juin, nouveau repli sur Taillefontaine. Le ballon 33 reste là jusqu'au 16 juin, fait de nombreuses ascensions, est soumis à de fréquents et violents bombardements et participe, le 15 juin, à une contre-attaque du 20è Corps français.

Le 30 juillet 1918, la 33e compagnie est citée à l'ordre du 1er Corps d'Armée, pour le motif suivant :

« Engagée dans un secteur où tout était à improviser, a rendu, sous le commandement du lieutenant Delattre, les meilleurs services au commandement et à l'artillerie, en assurant l'observation d'une manière parfaite pendant les journées difficiles du début du mois de juin 1918, en dépit de déplacements fréquents et d'attaques journalières de l'ennemi par avions et par canons. »

Le général Dupont, commandant l'artillerie du 1er Corps d'Armée, avait appuyé la proposition de citation de l'appréciation suivante :

. « C'est le ballon qui, presque seul, a assuré l'observation du tir d'artillerie jusqu'à ces derniers jours, l'aviation n'ayant pu rendre de tels services pour des causes matérielles. Il y a eu un effort considérable et fécond de la 33e compagnie d'aérostiers, et je serais heureux qu'elle reçût une récompense bien méritée. »

La 33è compagnie était une excellente unité, parfaitement commandée par le lieutenant Delattre, et qui possédait d'excellents observateurs, d'un courage et d'un dévouement à toute épreuve : lieutenant Jacquart, sous-lieutenants Gussonneau et Gabard.

Parmi ceux-ci, il convient de mentionner particulièrement le lieutenant Jacquart. Observateur de premier ordre, il s'efforçait, en outre, sans souci des risques courus, de former en nacelle les jeunes observateurs et les élèves-observateurs à son image. Malheureusement, cet excellent officier fut blessé grièvement à la suite d'une descente en parachute, au cours de laquelle plusieurs cordeaux se rompirent.

Des faits qui précèdent, il convient de tirer deux enseignements :

1° Les événements du 27 mai et l'exemple des 23è, 29è et 46e compagnies, pour ne citer que celles-là, montrent qu'à tout moment, les compagnies d'aérostiers doivent se tenir prêtes à être alertées et que le plan d'alerte doit prévoir la protection des installations de la compagnie

et la mise en œuvre des mitrailleuses d'autoprotection et des armes portatives des aérostiers pour la défense propre de l'unité.

(1) Commandant de l'Aérostation : commandant Patart

L'Etat-major de la Xè Armée, rappelé d'Italie après l'offensive allemande du 21 mars 1918, se trouvait en réserve à Beauval (Pas-de-Calais), en arrière de la zone anglaise, en prévision d'une nouvelle offensive allemande dans cette région.

(2) Commandant de l'Aérostation : capitaine Teilhard

2° Par ailleurs, l'exemple de la 33è compagnie prouve une fois de plus l'aptitude des compagnies d'aérostiers à rendre immédiatement d:es services au moment de la constitution d'un nouveau front et à suppléer l'aviation dans l'exécution des missions d'artillerie pendant la période des déplacements et des installations de terrains d'aviation.

Nous compléterons l'histoire de l'Aérostation pendant cette période par l'admirable citation à l'ordre de l'armée du soldat Bréhaut, Louis-Georges, mitrailleur-vigie à la 63° compagnie :

« Etant en permission le 27 mai 1918, au moment de l'avance allemande, et malgré les supplications de sa femme et de ses enfants, évacués avec la population civile, est resté sur place dans le but de participer à la défense de son village. A pris une part très active aux combats des 29 et 30 mai, après s'être mis aux ordres d'un commandant de bataillon d'infanterie, s'offrant pour précéder les groupes qui devaient effectuer les contre-attaques, provoquant par son attitude, l'admiration des troupes au milieu desquelles il combattait. N'a abandonné son rôle de combattant qu'à l'expiration de sa permission, pour rejoindre son unité. »

*

* *

CHAPITRE XIII

L'OFFENSIVE ALLEMANDE DU 15 JUILLET 1918

Après l'échec stratégique de ses offensives du 21 mars et du 27 mai, l'ennemi prépare une nouvelle grande offensive.
Le groupe d'armée du kronprinz impérial qui en est chargé doit remplir les missions suivantes:

D'une part, faire tomber Reims et sa montagne en 48 heures, par deux poussées convergentes, visant respectivement Châlons par Suippes, Epernay par les deux rives de la Marne, en même temps, établir une large tête de pont au sud de la Marne, entre Epernay et Château-Thierry.

D'autre part, progresser en direction de Révigny, sur la rive ouest de l'Aisne, en vue de boucher Verdun par la réalisation d'un alignement final Châlons-Saint-Mihiel.

Nous connaissons le sort qui lui est réservé.

Dans la journée du 15 juillet, à l'est de Reims, elle s'effondre à l'intérieur de la première position française. Sur la face nord de la montagne de Reims, entre la ville et la vallée de l'Ardre, elle est contenue. Par contre, sur la face ouest et, en même temps, au sud de la Marne, elle réalise une avance importante, formant dans l'ensemble une poche orientée vers Epernay et dont la plus grande profondeur mesure 10 kilomètres (1).

La troisième offensive allemande de 1918 s'exerce sur le front des IVe et V^{e} armées françaises (2).

Dans ce qui suit, nous retracerons sommairement l'histoire de l'aérostation à la IVe armée.

Dès le mois de mai 1918, l'étude des photographies met en lumière l'exécution méthodique d'un programme correspondant à l'équipement offensif du front ennemi.

Par la suite, des reconnaissances photographiques sur l'arrière front et sur les premières positions, des reconnaissances à vue de jour et de nuit, des observations faites par les avions et les ballons permettent de confirmer et de compléter les renseignements obtenus.
Le commandement français est donc bien prévenu.

A la fin du mois de juin 1918, la IVe année française possédait six ballons, ainsi répartis entre trois Corps d'Armée :

4e C. A. : ballons 57 et 72.
21e C. A. : ballons 21 et 28.
8° C. A. : ballons 55 et 66.
Dépôt de tubes : Saint-Hilaire-le-Grand (10 kilomètres du front).
Parc aéronautique : Châlons-sur-Marne (25 kilomètres du front).

Les indices d'attaque conduisirent le G.Q.G. à renforcer les six compagnies de l'armée par cinq autres compagnies.

Un service de nuit par ballons fut organisé. On étudia les mesures à adopter pour permettre le repli éventuel des ballons en ascension, et l'on échelonna les ballons de renforcement en profondeur, pour que la continuité de l'observation fût assurée en cas de destruction des ballons en ligne.

(1) Lieutenant-colonel Duffour. Cours de l'Ecole de Guerre.
(2) Commandant de l'aérostation : IVè Armée, commandant Néant ; Vè Armée, commandant Muiron.

Le dispositif réalisé le 10 juillet était le suivant :

Sur la première position : 4° C.A.: ballons 50 (1), 57 et 72.

21e C. A. : ballons 55. 21 (2) et 28.

8e C. A. : ballons 66, 55 (2) et 53.

Sur la deuxième position (prêts à être gonflés) : ballons 48 et 51.

En réserve d'armée (au sud de la Marne) : ballons 26 et 27 (14° Corps).

Dépôt de tubes : Vitry-la-Ville (au sud de la Marne).

Parc aéronautique : Sompuis.

Le plan de défense adopté par le général Gouraud, conformément aux instructions du général en chef, comportait notamment l'évacuation de la première position et l'occupation renforcée de la seconde position, d'ailleurs très fortement aménagée.

L'exécution de ces prévisions entraînait pour les ballons en ligne un repli de plusieurs kilomètres. Il fallut donc, pour chacun d'eux, préparer un itinéraire de retraite, aménager un point de campement arrière, reconnaître des points d'ascension éventuels et établir un réseau téléphonique sommaire susceptible de maintenir la liaison pendant le repli et de permettre la continuité du travail d'observation.

Dans la nuit du 14 au 15 juillet, l'ennemi déclenche son offensive.

Les ballons 21 et 55, alors en ascension, préviennent le commandement du début de l'attaque, signalent que la préparation d'artillerie allemande ne dépasse pas la Main de Massiges, à l'Est, et le village de Prunay, à l'Ouest ; puis observent et transmettent au cours de leur repli les demandes de tir de barrage de notre infanterie.

Dans la journée du 15 juillet, tous les ballons de l'armée assurent sans discontinuer la surveillance du front de combat et exécutent toutes les missions qui leur sont confiées.

Les services rendus par les ballons au cours de cette bataille du 15 juillet furent particulièrement appréciés par le commandement, comme en témoignent les avis reproduits ci-après.

Le 3 septembre 1918, le général de Bouillon, commandant la 13e division d'infanterie écrivait en transmettant le compte rendu du ballon 21 :

« J'ai été parfaitement renseigné par les observateurs du ballon 21, pendant la nuit du 14 au 15 et la journée du 15 juillet. Les renseignements fournis m'ont permis de suivre la marche en avant des Allemands et de donner des objectifs précis à l'artillerie. J'ai adressé des félicitations à tout le personnel et je suis heureux de les confirmer aujourd'hui. »

Et voici le jugement porté par ,1e général commandant le 21e Corps d'Armée, sur le travail effectué par les trois ballons qui lui avaient été affectés :

« Les ballons mis à la disposition du Corps d'Armée pour les opérations de juillet 1918 ont rendu les services qu'on attendait d'eux.

Avant l'attaque, par des ascensions de jour et de nuit, réglées de façon à ne pas attirer l'attention de l'ennemi, ils ont contribué à suivre de près la préparation ennemie.

En ascension, tous, dès que l'adversaire a commencé à passer à l'exécution de ses projets offensifs, ils ont fourni des renseignements précieux sur la physionomie générale du combat et sur les avances successives de l'ennemi. »

L'histoire de l'aérostation de la IVè armée pendant l'offensive allemande du 15 juillet donne lieu aux enseignements suivants :

1° D'une part, les événements ont mis en lumière l'intérêt des ascensions de nuit pour renseigner le commandement sur le début d'une attaque, les limites du front attaqué, les couloirs, les parties du front non battues, etc...

(1) A partir du 12 juillet seulement. Avant cette date, je ballon 50 se trouvait à Marson (centre d'arrivée des unités).

(2) Ballon désigné pour ascensionner la nuit.

2° D'autre part, l'organisation de l'aérostation de la IVè armée en profondeur, qui a été sommairement décrite ci-dessus et qui était parfaitement adaptée aux circonstances, peut-être donnée comme un excellent exemple du dispositif à adopter en pareil cas.

D'une manière générale, le rôle brillant joué par les ballons pendant l'offensive allemande du 15 juillet 1918 est tout à l'honneur du commandant de l'Aérostation, le commandant Néant, et de tous les aérostiers de la IVè armée.

Ajoutons qu'à la Vè armée (1), sur la partie ouest du front attaqué, les aérostiers firent preuve de la plus grande énergie et rendirent également des services appréciés.

Nous en donnerons comme exemples les belles citations suivantes :

Lieutenant de Dumast, commandant la 54e compagnie (Ordre de la 38è brigade du 6 août 1918) :

« Observateur en ballon, courageux et tenace, a rendu de précieux services au cours des attaques de juillet. En particulier, a effectué le 15 juillet une ascension de quinze heures, au cours de laquelle il a repéré huit batteries et effectué onze réglages. A réglé sur la passerelle die Mont-Saint-Père, signalée comme coupée le 16. »

Lieutenant Tournesac, commandant la 76e compagnie (Ordre de la 3e division d'infanterie coloniale du 10 août 1918) :

« Excellent officier d'une haute valeur morale, s'est particulièrement distingué le 16 juillet 1918. Son ballon ayant été attaqué par des avions ennemis, l'observateur, qui venait d'effectuer une descente en parachute, n'étant plus en mesure de remonter, n'a pas hésité à prendre aussitôt sa place en nacelle pour terminer la mission inachevée, donnant ainsi à tout son personnel le plus bel exemple de courage et dé mépris du danger. »

*

* *

(1) *Commandant de l'Aérostation : commandant Muiron*

CHAPITRE XIV

LA CONTRE-OFFENSIVE FRANÇAISE DE 18 JUILLET 1918
LA GUERRE DE MOUVEMENT — L'ARMISTICE

« Ayant gagné, le 15 juillet, sa dernière bataille défensive, la France engage, le 18 juillet, sa première bataille offensive (1). »

Les Xe et VIè armées attaquent l'ennemi sur un large front, de Soissons à la Marne, réduisent la poche de Château-Thierry, font 20.000 prisonniers et s'emparent de 400 canons. Les Allemands, aventurés au Sud de la Marne, refluent hâtivement vers la Vesle.

Exploitant et poursuivant le succès de nos armes, le maréchal Foch entreprend aussitôt « la bataille dernière, celle qui ne portera pas, comme les batailles du passé, le nom d'une bourgade, d'une ville ou d'un fleuve, mais qui, se déployant de la Woëvre aux Flandres, à travers tant de provinces, s'appellera la bataille de France, celle que peut être une humanité plus heureuse, mais non nécessairement plus noble, vénérera à travers les âges comme la bataille libératrice.

« Ce sera, dès le 20 juillet, l'offensive de l'armée de Mitry, de Dormans à Mareuil-le-Port ; du 20 juillet au 2 août, l'offensive de l'armée Berthelot poussant vers la Vesle ; le 8 août, entre la Somme et l'Avre, l'offensive franco-britannique des armées Rawlinson et Debeney ; et le 12 août, ce sera l'offensive de l'armée Humbert, de Montdidier jusqu'à l'Oise; et, dans la seconde quinzaine d'août, l'offensive de l'armée Mangin, entre l'Aisne et l'Aillette et le 26 septembre, ce sera l'offensive de l'armée Pershing et de l'armée Gouraud, vers Buzancy et vers Vouziers ; et le 27, l'offensive britannique vers Cambrai ; et le 29, l'offensive belge vers la forêt d'Houthulst ; et aux premiers jours d'octobre, La prise de Saint-Quentin, puis de Roulers, puis de Lille (2). »

Pendant cette période de mouvement constituée par une série d'avances séparées par des arrêts plus ou moins prolongés, rendus nécessaires par la préparation des attaques et la résistance opiniâtre de l'ennemi, les aérostiers vont écrire une nouvelle page glorieuse de leur histoire.

D'un bout du front à l'autre, ils prouveront leur aptitude à suivre une avance même rapide au contact dé l'ennemi, tout en assurant leur service d'observation.

Comme l'ennemi est obligé de déménager son artillerie à longue portée et ses terrains d'aviation, nos ballons seront moins inquiétés par le canon et l'aviation ennemis. Ils en profiteront pour montrer plus d'audace et rendre plus de services.

Les jours d'attaque, les ballons ascensionnent à 5 kilomètres environ des premières lignes et progressent par bonds en s'arrêtant chaque fois pour observer. Après un bond en avant, les ballons s'arrêtent généralement à 4 où 5 kilomètres des lignes et se relient rapidement au poste de commandement de leur division, ainsi qu'aux groupes d'artillerie les plus voisins. Ils voient et signalent des chaînes de tirailleurs, des colonnes, des convois, des signaux. Ils suivent la progression des vagues d'assaut et des chars de combat. Ils font prendre sous notre feu des objectifs fugitifs, observent des tirs, repèrent des batteries.

(1) *L'Effort français*, par J. Bedier (p. 130).
(2) *L'Effort français*, par J. Bedier (p. 133 à 135).

Pendant cette période, le ballon sera donc l'observatoire normal de la division. De même, comme notre aviation d'observation doit déménager ses terrains, ses hangars et ses installations, qu'elle ne dispose souvent que de liaisons précaires avec l'artillerie, c'est le ballon qui devra souvent la suppléer et assurer, dans bien des cas, la majorité ou même la presque totalité des observations d'artillerie. C'est ce qui a lieu, en particulier, à la VIe armée (1) au cours de la progression de la Marne à la Vesle, dans la deuxième quinzaine de juillet.
Voici d'ailleurs la comparaison du travail d'observation effectué par les unités aéronautiques de cette armée, du 15 au 31 juillet 1918.

NATURE DES OBSERVATIONS	AEROSTATION	AVIATION
Repérages de batteries	280	137
Réglages et contrôles de tirs, tirs de démolition	169	40
Totaux.	449	177

Pour profiter des services du ballon, il arrive que, dans bien des cas, les groupes d'artillerie se relient d'eux-mêmes aux ballons et viennent apporter leur fil téléphonique au camion-bureau installé près du treuil.

Et c'est ainsi que, ballon gonflé, les compagnies d'aérostiers progressent peu à peu vers la frontière. C'est à tous les yeux le symbole visible du succès.

Voici quelques-unes des observations dues aux ballons, pendant la période de juillet à octobre 1918 :

Le 19 juillet 1918 à 10 h. 07, le sous-lieutenant Lacombe, de la 59è compagnie (VIè armée, 2e Corps d'Armée) (2), aperçoit 300 camions ennemis sur la route d'Oulchy-le-Château à Nanteuil-sur-Ourcq, se dirigeant vers Neuilly-Saint-Front, La 7è batterie de 17 de marine, aussitôt alertée, prend le convoi sous son feu, en un point de passage obligé (moulin de Beaucourt). Douze coups sont tirés. Les prisonniers allemands, capturés deux jours après par le 2è Corps d'Armée, déclarent que les camions qui les transportaient sur le front français, le 19 juillet, furent dispersés par notre tir avec de lourdes pertes, aux environs du moulin de Beaucourt, et que, de ce fait, les renforts allemands durent effectuer un trajet à pied de 30 kilomètres, gui retarda de vingt-quatre heures leur entrée en ligne.

Le même jour (19 juillet), à 17 h. 45, le sous-lieutenant Lacombe signale encore un arrêt de la progression de nos troupes, dû vraisemblablement à un nid de mitrailleuses allemandes. Une batterie de 105, réglée par ballon, ouvre le feu sur le point désigné, réduit le noyau de résistance et permet ainsi à l'infanterie de reprendre sa marche en avant.

Le 24 juillet 1918, le sous-lieutenant Le Riche, du ballon 88 (X^{e} armée), signale à l'A. L. XI un convoi ennemi échelonné sur plusieurs kilomètres, marchant de Mareuil- en-Dole vers la Raperie.

Alertée, l'A. L. XI ouvre le feu sur ce convoi, et les observateurs des ballons 45 et 88 (sous-lieutenants Bourgogne et Le Riche) signalent à partir de 12 h. 55 les excellents résultats du tir.

Plusieurs camions, portant sans doute des munitions, sont vus en feu. Pendant toute l'après-midi, des incendies de gargousses, des explosions de petits dépôts de munitions se succèdent continuellement le long de la route comprise entre la Raperie, la maison du Cantonnier et la cote 132.

(1) Commandant de l'aérostation de l'armée : capitaine Wolff.
(2) Commandant de l'aérostation du 2è C. A. : capitaine Girard.

Des coups tombant dans le bois de Saponay et dans la région nord du bois de la Porte-d'Arcy, mettent le feu à d'autres dépôts, et toute la contrée est masquée par la fumée qui se dégage de ces dépôts en flammes.

Le 25 juillet, de nombreux incendies et explosions sont encore signalés dans le bois de Saponay, à Grand-Rozoy, dans les environs de Beugneux.

Toutes ces explosions et tous ces incendies provoqués par notre artillerie gênent considérablement les Allemands dans leurs mouvements de relève et dans leur ravitaillement en munitions. La réaction de l'artillerie ennemie est très faible, et si cette dernière tire peu sur notre infanterie, c'est en partie grâce à notre Aérostation.

Du 24 août au 30 septembre 1918, en cent cinquante- huit heures d'ascension, à la Ière armée, les observateurs de la 37e compagnie (sous-lieutenants Léonard et Verdier) repèrent 154 batteries et effectuent 174 réglages, accrochages ou contrôles de tir. Ayant eu l'occasion de visiter quelque temps après les emplacements des batteries ennemies qu'ils avaient signalées dans la région Ennemains-Falvy-Douilly-Quivières, les observateurs de la 37e compagnie, accompagnés d'officiers d'artillerie, constatèrent l'exactitude des renseignements fournis (coordonnées, nombre de pièces, calibre), ainsi que l'efficacité des tirs de contre-batterie qui avaient été réglés par ballon.

Le 3 octobre, l'observateur de la 37e compagnie, sous-lieutenant Léonard, repère 22 batteries. De 10 heures à 13heures, il suit la progression de notre infanterie, qui franchit le canal et la Somme à Morcourt (Est de Saint-Quentin), pour établir une tête de pont. A 14 h. 50, il signale deux compagnies allemandes défilant sur une piste, de l'Est à l'Ouest, et s'infiltrant dans la tranchée de l'Horloge.

Le 14 octobre, de 14 h. 30 à 15 h. 26, et le 16 octobre, de 14h. 10 à 15 h. 17, la 37e compagnie signale encore, avec précision, l'avance et l'arrêt de nos troupes, au cours de deux attaques, l'une sur le bois 60-68 Z, l'autre sur la ferme de l'Alouette.

Pendant l'offensive de Champagne du 26 septembre 1918, les 21 ballons de la IVe armée, bien que fortement gênés par le mauvais temps, effectuent environ 500 repérages de batteries ennemies et 400 réglages ou contrôles de tirs, dont un certain nombre sur objectifs fugitifs.

Ajoutons enfin, que souvent l'observation par ballon des foyers d'incendie, des explosions, de la circulation des colonnes, trains et convois, contribuera efficacement à orienter le commandement sur les replis successifs de l'ennemi.

Au point, de vue de l'emploi, nous avons vu ci-dessus comment, d'un bout du front à l'autre, les aérostiers avaient démontré leur aptitude à suivre une progression, même rapide, au contact de l'ennemi, tout en assurant leur service d'observation.

Ajoutons que pendant cette période de mouvement, la T. S. F. fut employée très efficacement par les compagnies d'aérostiers, tant pour la transmission des renseignements qu'il y avait intérêt à divulguer rapidement (batteries en action, objectifs fugitifs...), que pour parer à l'insuffisance des communications téléphoniques

Dans cet ordre d'idée, citons les excellents résultats obtenus en établissant une liaison bilatérale entre une compagnie d'aérostiers et un groupe d'artillerie qui avait été muni, à cet effet, d'un poste émetteur de T. S. F. Voici l'avis du commandant du Groupe à ce sujet : « Le 1er Groupe de 105 du 138è R. A. L. a été doté, à titre d'expérience, d'un poste émetteur de T. S. F. ; les résultats ont dépassé tout ce que l'on pouvait espérer, la liaison a été de suite parfaite entre l'A. L. 138 et le ballon. Depuis le 1er octobre, grâce à son poste de T. S. F., le Groupe peut aller de l'avant, se déplacer, il ne perd jamais la liaison qui, seule, permet de faire œuvre utile. »

Au cours de la période de mouvement qui termina la guerre, les attaques de nos ballons par avions furent relativement peu nombreuses en raison des déplacements imposés

par notre avance à l'aviation ennemie. Malheureusement, il n'en fut pas de même sur tous les points du front.

Le 14 septembre 1918, le ballon 54 est sérieusement endommagé par le canon ennemi, puis attaqué par avion ; l'observateur, lieutenant de Dumast, descend en parachute. On gonfle un nouveau ballon qui, dès le lendemain 15 septembre, est attaqué et détruit. Ce jour-là, l'observateur, adjudant Gouasdon descend deux fois en parachute à quatre heures d'intervalle. Le 16 septembre, deux avions ennemis incendient le ballon 50. L'observateur, le caporal Leverrier, saute en parachute. Il est mitraillé par un des avions pendant sa descente. Une balle lui traverse le cou, une autre coupe la corde du parachute. Leverrier fût inhumé au cimetière de Somme-Tourbe, le lendemain 17 septembre.

Le 26 septembre, la 31è compagnie eut 2 ballons incendiés. En moins de 15 jours, cette compagnie perdit 5 ballons et subit des pertes sensibles.

Par contre, en bien des circonstances, l'action combinée de la défense contre aéronefs, de l'aviation de chasse amie et des mitrailleuses de nos compagnies assurèrent une protection efficace de nos ballons ou réussirent à abattre les avions ennemis assaillants.

C'est ainsi qu'en août 1918, les mitrailleurs du ballon 86 abattent un Albatros. Le 26 août, les mitrailleurs de la56è compagnie renouvellent cet exploit, et sont cités pour ce fait à l'ordre de la division. Le 2 septembre, un Albatros D5 qui venait d'incendier le ballon 52 est également abattu par le tir des mitrailleuses de la compagnie.

Si, avant de clore l'historique de l'Aérostation pendant la guerre, nous jetons un coup d'œil d'ensemble sur le rôle de l'Aérostation en 1918, nous constaterons que, dans certaines régions, et par suite des nombreuses attaques par le canon et les avions ennemis, nos ballons furent parfois gênés considérablement dans l'exécution de leurs missions.

Il en résulta des modifications dans les règles d'emploi tactique du ballon. En dehors des périodes d'attaque, les missions de surveillance générale furent parfois assurées dans chaque Corps d'Armée par un seul ballon dit de jour, ce qui entraîna une certaine diminution dans le rendement de l'Aérostation.

Par contre, pendant les périodes actives, les résultats obtenus par nos ballons furent, dans certains cas, entièrement comparables à ceux des plus brillantes périodes de 1916 : bataille de la Somme et dégagement de Verdun. Tel fut le cas de l'Aérostation de la I° armée (1), en Picardie, pendant le printemps et l'été de 1918.

Par ailleurs, nous avons fait ressortir (chapitre XII), le rôle brillant joué par la 33è compagnie dans la constitution du nouveau front français au sud de Soissons, pendant la période défensive de juin 1918.

Puis vint la contre-offensive de juillet 1918 et la période de mouvement et d'avance victorieuse de l'été et de l'automne 1918.

Pendant cette période glorieuse, en tous les points du front, les ballons prouvèrent leur aptitude à la guerre de mouvement et rendirent les plus grands services.

Relativement peu inquiété par l'artillerie et l'aviation de l'ennemi en retraite, le ballon devint l'observatoire normal de sa division. Il assura en grande partie l'observation aérienne des tirs de l'artillerie et suppléa souvent l'aviation d'observation dans cette partie de ses missions.

Si, enfin, nous nous reportons à l'aérostation d'observation du début de la campagne, à nos quelques sections d'aérostiers de place, le chemin parcouru nous apparaît immense et les résultats obtenus, considérables.

(1) Commandant de l'aérostation : commandant Macherat.

Ces beaux résultats sont dus en grande partie à la vaillante phalange de nos observateurs en ballon sortis de l'Aérostation ou venus en grand nombre des autres armes: artillerie, infanterie, etc..., dont le courage, le sang-froid et l'abnégation franchirent les limites mêmes de l'Aéronautique et lui valurent souvent l'estime et l'admiration du commandement et du reste de l'armée.

Saluons les vivants et saluons aussi les morts : les Calderon, les Tourtay, les Regnard..., en conservant pieusement leur souvenir ému dans nos mémoires.

Ces beaux résultats sont également dus à l'esprit d'organisation et de réalisation et à l'étroite collaboration des chefs de l'Aérostation, des instructeurs et des techniciens ; aux commandants Saconney, Caquot..., et à tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la mise sur pied de l'Aérostation d'observation française pendant la guerre (1).

Ils sont dus aussi à l'énergie et au dévouement de tous les officiers, gradés et soldats aérostiers qui assurèrent le fonctionnement parfait de nos ballons et leur protection, en y apportant toute leur conscience et toute leur abnégation.

Grâce à eux tous, l'Aérostation française a pu remplir toute la tâche qui lui incombait et la remplir jusqu'au bout.

C'est pourquoi l'on peut dire et répéter que, par leur vaillance, leur ténacité, leur intelligence et leur esprit de solidarité, les aérostiers français ont été dignes de l'Armée française et de la France, pendant la Grande Guerre.

*

* *

(1) Voir annexe V la liste des principaux d'entre eux.

CHAPITRE XV

L'AEROSTATION FRANÇAISE EN ITALIE
(Novembre 1917 à mars 1919)

En octobre 1917, les troupes italiennes du Cadore et de l'Isonzo, sous la poussée des armées autrichiennes renforcées de divisions allemandes, se replient sur le Tagliamento d'abord, puis, pendant la première décade de novembre, sur le Piave.

Devant l'importance du repli, l'envoi immédiat de troupes françaises et anglaises est décidé, et le 31e Corps français (1), les 46è et 47è divisions indépendantes de chasseurs alpins débarquent dans la région de Vérone, Peschiera, Brescia, pendant les premiers jours de novembre.

En même temps, les compagnies d'aérostiers suivantes arrivent dans la région du lac de Garde.

La 38e compagnie, compagnie organique du 31è C. A., débarque le 4 novembre à Vérone, et va cantonner peu après à Ponte-San-Marco.

La 25è compagnie, compagnie de renforcement, venant de Lorraine, débarque le 4 novembre à Desenzano. Elle est mise à la disposition de la 47è D. I.

La 19è compagnie, compagnie de renforcement, venant de Champagne, débarque le 4 novembre à Desenzano, et est mise à la disposition de la 46è D. I.

L'ensemble de ces troupes est sous les ordres de l'armée française (2), dont le G. Q. G. s'installe à Vérone et dont l'Aérostation est commandée par le chef de bataillon Palart.

Le front se stabilise sur le Piave et se raccorde aux Alpes, en passant par le Monte-Tomba, Grappa, Cima Echar, Kaberlaba, etc... Asiago est occupé par l'ennemi. Mais le «Comando Supremo » (G. Q. G. italien) redoute une attaque autrichienne sur le Haut-Trentin, et la 47è D. I. se porte en réserve dans la région du massif de l'Adamello- Edolo-Breno.

Les compagnies d'aérostiers restent sur place, mais opèrent des reconnaissances dans la région où elles seraient appelées éventuellement à opérer.

Le 12e C. A. français débarquant alors dans la région du lac de Garde et de Vérone, la 47e D. I. est rappelée, et le 31è C. A. ainsi que les divisions indépendantes de chasseurs se portent dans la région des Monts Berici (Valdagno- Cornedo-Castelgomberto-Vicence, etc...), considérés comme ligne de résistance au cas où les attaques sur la charnière Valsugana-Tomba-Piave entraîneraient un nouveau recul des troupes italiennes.

La 38è compagnie s'installe à Sovizzo.

La 25è compagnie à Castelgomberto.

La 19è compagnie à Sarcedo.

Le mouvement est achevé le 17 novembre 1917 et, les reconnaissances de secteur sont activement poussées.

Entre temps débarque et s'installe à Milan la 1ère réserve de matériel aéronautique. Le Parc aéronautique est à Brescia et un dépôt de tubes est constitué à Montebello. Disons de suite que le Parc s'installera peu après à Vérone, laissant la place à Brescia à un échelon avancé de la lre réserve.

La marche on avant est reprise le 24 novembre, et les troupes s'arrêtent sur la Brenta.

(1) Commandant de l'aérostation : capitaine Simon.
(2) Commandant de l'aéronautique : commandant Houdemon.

Le 1er décembre 1917, les troupes françaises entrent en ligne au saillant Tomba-Piave, et les compagnies d'aérostiers relèvent le 4 décembre les sections d'aérostiers italiennes: la 25è compagnie au Moulin de Casonetto près-Asolo.(47è D. I.) et la 38è compagnie à Casa Barco, 2 kilomètres au nord d'Altivole.

Le 7 décembre ascensionne le 1er ballon français, celui-de la 25è compagnie (1).

La 46è D. I., mise en réserve, conserve avec elle la 19° compagnie qui s'installe le 27 novembre à Poianella.

Rien de particulier pendant celte période, sinon quelques attaques par fusants et par avions. Le ballon de la 38è compagnie est incendié à deux reprises.

Le 30 décembre 1917, une rectification de nos lignes ayant pour but de nous rendre maîtres de la crête du Monte Tomba est entreprise par la 47è D. I., et les ballons, surtout le ballon 25, prennent une part active à la préparation, malgré les zones défilées de ce secteur.

Le 12e C. A. avait amené avec lui sa compagnie organique d'aérostiers, la 40è compagnie, qui débarque à Vérone le 3 décembre, et s'installe le 10 décembre à Sovizzo.

Le 10 décembre 1917, débarque à Carmignano di Brenta la 60è compagnie, compagnie de renforcement, qui va cantonner à Castrone et s'installe le 28 décembre à Fontanelle (au nord de Marostica), à une altitude de 800 mètres. Le 30 décembre, elle commence ses ascensions et travaille pour un groupement d'artillerie alliée dans le secteur du Val- Brenta. Dès le début, celte unité obtient des résultats très intéressants et dépassant même ce qu'on pouvait attendre de l'observation en ballon dans une zone montagneuse très accidentée et pourvue, d'ailleurs, de bons observatoires naturels. Malgré ces conditions, en apparence défavorables, la 60è compagnie (2) fit de nombreuses observations d'artillerie pour le compte de batteries françaises, italiennes et anglaises.

Pendant cette période, cinq compagnies étaient sous les ordres du commandant de l'aérostation de la Xè armée, qui était installé à Çastelfranco-Veneto, avec l'Aéronautique et tout l'Etat-major de la Xè armée.

Le dépôt de tubes de Montebello avait été transporté à Vicence, à Castello di Godego (près Castelfranco), puis à Nove. L'hydrogène était fourni par les usines italiennes de Brescia, puis de Vogogna (près de Domodossola, sur la ligne du Simplon).

Dans la première décade de mars 1918, il est décidé que les Corps français abandonneront les secteurs du Piave et du Monte-Tomba pour occuper ceux de l'Altipiano d'Asiago, en liaison à gauche avec l'armée anglaise. Des reconnaissances, en vue de l'installation des ballons, sont effectués dans la région Conco di Sopra Lusiana, Monte-Cavaletto.

Les 23 et 24 mars 1918, les 25e et 40è compagnies s'installent, la première, à Casa-Fratte (Conco-di-Sopra), la seconde à Cavassi (Nord Santa-Catarina di Lusiana).

Le 27 mars, la 19e compagnie, relevée par une Section italienne, va cantonner à Corté, région de Galliera.

Mais, alors que le front italien était entièrement consolidé et que le « Comando Supremo » et les Alliés préparaient une offensive en direction d'Asiago, les Allemands venaient de déclencher leur offensive du 21 mars 1918, sur la partie du front français tenu par la IVè armée anglaise, à sa jonction avec l'armée française.

L'Etat-Major et une partie des forces de la Xè armée sont rappelées en France.

(1) Commandant de compagnie : capitaine Verneuil ; officier de manœuvre : lieutenant Jourdan ; observateurs : lieutenant Billardon Robert, sous-lieutenant Forest adjudant, André.

(2) Commandant de compagnie : lieutenant Dorange ; officier de manœuvre : lieutenant Vedel ; observateurs : lieutenant Lefèvre, Pommier, adjudant Plumejeaud.

Tout d'abord, l'ordre est donné au 31è C. A. et aux 46è et 47è divisions de chasseurs alpins de rentrer en France ; puis, la Direction de l'Aéronautique de la Xè armée s'embarque à Vicence, le 1er avril 1918.

La 38è compagnie embarque le 31 mars à Vérone, à destination de Gisors.

La 19è compagnie embarque le 6 avril à Vicence et débarque le 9 à Saint-Cyr.

Le 7 avril, la 25è compagnie embarque à Padoue et débarque le 10 à Saint-Cyr également.

Le 12è Corps français et les éléments de la Xè armée restant en Italie constituent alors les « forces françaises en Italie » (F. F. I.). L'Aéronautique de la Xè armée a laissé sur place la 40è compagnie (compagnie organique du 12è C. A.), stationnée à Cavassi; la 60è compagnie, ascensionnant à Fontanelle; la première réserve de ravitaillement d'aéronautique à Milan; le Parc aéronautique n° *3* à Vérone, et un poste de sondages installé au Monte-Bertiago.

Le Parc aéronautique rentre bientôt en France. La première réserve quitte Milan et va s'installer à Vérone, où elle fonctionne comme Parc.

Le commandement de l'Aéronautique (1) s'installe au champ d'aviation de Nove di Bassano ; commandant de l'aérostation : capitaine Verneuil.

Pendant le printemps et l'été 1918, c'est le travail ordinaire des secteurs calmes. Plusieurs attaques préparées en vue de s'emparer d'Asiago, sont abandonnées sur l'ordre du «Comando Supremo ».

Les ballons, campés à 800 mètres environ d'altitude peuvent ascensionner facilement avec le câble léger de 2.000 m., grâce à l'activité et à la protection très efficace de l'aviation de chasse anglaise. (II n'y a plus d'aviation de chasse française en secteur).

Au cours de cette période (avril-juin 1918), les aérostiers français firent connaître leurs méthodes d'observation, d'organisation aux aérostiers italiens et anglais. Des relations très suivies et très amicales s'établirent, et un grand effort fut fait pour le travail en pleine communauté d'idées et de sentiments. De nombreuses batteries d'artillerie italienne ou anglaise, n'ayant jamais réglé avec ballon furent entraînées à utiliser ce procédé, et le travail d'artillerie devint, à partir de juin, de plus en plus important malgré le climat défavorable (orages fréquents,- brume persistante), et malgré les zones défilées dans ce secteur de hautes montagnes.

En liaison constante avec la contre-batterie française, anglaise et italienne, nos ballons exécutent sans arrêt leurs missions d'artillerie. C'est ainsi, pour ne citer qu'un exemple, que la conque d'Asiago, le val Frenzela, le mont Langara, nids de batteries ennemies, sont battus constamment par des tirs réglés de la nacelle de la 40è compagnie.

Aussi, lorsque le 25 juin les Autrichiens se ruent à l'assaut du front : Astico-Tomba-Piave..., ils sont écrasés par les tirs de concentration des batteries alliées et réussissent à peine à aborder nos positions.

Fin octobre 1918, un secteur est équipé pour l'attaque et le forcement du passage du Piave. Le 12è C. A. participe à l'opération, la 24è D. I. restant dans le secteur de l'Altipiano d'Asiago, la 23è D. I. attaquant au pied du Tomba, face au Piave.

La XII0 armée, constituée avec les divisions françaises et des éléments italiens, est placée sous le commandement de l'E. M. français. Elle comprend deux compagnies d'aérostiers françaises (40è et 60è) et les 14è et 33è sections d'aérostiers italiennes. Le capitaine di Gallèse est adjoint au commandant de l'aérostation.

Les compagnies sont en place : la 40è compagnie à Monfumo, la 60e au Moulin de Casonetto et Casa dal Zotto, la 14e section italienne à Castelcies, la 33' section à, Coste.

L'attaque est déclenchée le 24 octobre 1918.

(1) Commandant Massol

Le fleuve ayant été passé pendant la nuit par des éléments avancés d'infanterie, les compagnies sont portées en avant et ascensionnent successivement, la 40è compagnie à Palazzo Noville (S.-E. de Castelli), la 60è compagnie à Casetta delle Guardie.

Du 24 au 30 octobre, les observateurs, malgré un temps peu favorable, effectuent de nombreux réglages, signalent de nombreuses batteries en action, situent exactement les emplacements des panneaux d'infanterie et des pots Rugieri, suivent les mouvements des fantassins, observent les combats à la grenade.

En récompense de tels services, le général Bonfait cite à l'ordre de la 23è division chacune des 40è et 60è compagnies d'aérostiers, avec le motif suivant : « A fourni au commandement des renseignements précieux et nombreux, ne craignant pas de s'élever malgré le plus mauvais temps. A ainsi coopéré à la réussite des opérations pour le forcement du passage du Piave. »

La retraite de l'armée autrichienne s'accentue à partir du 30 octobre. Aucun pont lourd ne permettant la traversée du Piave dans le secteur, les ballons ascensionnent sur la seule route longeant la rive droite du fleuve : route Cornuda- Onigo-Pederobba-Fener, laquelle suit l'axe de marche de la XIIè armée.

Le 31 octobre, ils arrivent à Fener, et l'absence de ponts lourds sur le Torrente Tegorzo et le Piave arrête encore la marche en avant.

D'ailleurs, les Autrichiens, en déroute dans les montagnes, demandent un armistice, qui est signé le 3 novembre 1918, et prend effet le 4 novembre, à 15 heures.

Le rôle des troupes françaises en Italie est terminé. La XII^{è} armée est dissoute.

Les éléments d'aérostation français sont repliés sur Nove di Bassano, près du commandement de l'aéronautique.

La 60e compagnie d'aérostiers est dissoute par note du G. Q. G. n° 1886, du 31 janvier 1919. Son personnel et son matériel sont affectés à la 40e compagnie, qui s'embarque pour la France, à Vicence, dans les premiers jours de mars 1919.

Le séjour des compagnies françaises d'aérostiers sur le front italien a prouvé qu'en pays de hautes montagnes, le ballon type R et le matériel roulant de ces compagnies pouvaient parfaitement être utilisés et que, bien qu'il fût gêné par les zones défilées, le travail d'observation en ballon pouvait néanmoins être très fructueux (1).

Par leur activité et par leur exemple, les aérostiers français exercèrent une influence des plus heureuses sur les artilleries italienne et anglaise et sur les aérostations alliées.

Grâce à cette étroite collaboration et à ces efforts communs, les aérostiers d'Italie effectuèrent un travail important, fournirent des renseignements de première valeur, et contribuèrent ainsi largement au succès de la victoire finale du Piave.

*

* *

(1) Du 2 février au 3 novembre 1918, la 4o^{e} compagnie ascensionna 558 heures, effectua 298 observations de tirs et repéra 180 batteries ennemies

CHAPITRE XVI

LES BALLONS A L'ARMÉE D'ORIENT
(décembre 1915-février 1919)

Vers la fin de l'année 1915, deux compagnies d'aérostiers du front français : la 32è (enseigne de vaisseau Regnard) et la 35e (capitaine Nivet), munies du treuil à vapeur, sont envoyées en Orient. Elles débarquent à Salonique, entre le 2 et le 5 janvier 1916.
Vers le 20 janvier 1916, la 35è compagnie prend position dans le camp retranché de Salonique, près du village de Bunardza, à quelques kilomètres au Nord de l'embouchure du Vardar.

L'organisation du camp retranché se poursuit fébrilement, et la compagnie est employée pendant plusieurs mois à divers travaux d'organisation (campements de ballon, dérivation d'une rivière, construction d'abreuvoirs, de chemins, de passerelles, assèchement de marécages...)

Vers le 15 juillet 1916, là 35è compagnie va s'établir près du village en ruines de Vergetor, véritable oasis, où elle ne reste d'ailleurs que quelques jours.

Fin juillet, un nouveau déplacement est effectué, et la compagnie campe dans le grand ravin de Gjol-Ajak (déversoir des lacs Doiran et d'Ardzan), au nord de Mihalova.

Le ballon 35 est gonflé le 18 août 1916.

Dans la soirée du 20 août, alors que le ballon en ascension observe les lignes ennemies, un vent violent (le vent du Vardar) souffle soudainement vers 400 mètres. Le treuil, impuissant, ne peut ramener à terre l'aérostat et l'observateur. Plusieurs tentatives pour manœuvrer aux tiraudes demeurent vaines. Le vent redouble de violence. Successivement, les godets orienteurs, puis le gouvernail sont arrachés. Complètement désemparé, tournoyant en tous sens, rabattu plusieurs fois vers le sol, le ballon heurte violemment le haut de la montagne. Projetée sur la partie supérieure du ballon, la nacelle déchire l'enveloppe. Partiellement dégonflé et rebondissant une dernière fois, le ballon s'abat sur le sol, où les soldats anglais d'un campement voisin l'immobilisent. L'observateur, maréchal des logis Duchesne, doit à son sang-froid et à un heureux hasard d'en être quitte avec une légère égratignure... et une forte émotion.

La nuit suivante (nuit du 20 au 21 août 1916), la 35è compagnie se porte près du village d'Hirsova, à 7 kilomètres au sud du lac Doiran.

Quelques jours plus tard, elle gonfle un nouveau ballon qui ascensionne au nord-est du village de Kilindir et est souvent, pris à partie par l'artillerie ennemie.

Le 12 septembre 1916, le ballon 35 reçoit l'ordre de se rendre dans le secteur d'attaque anglais pour participer aux opérations prévues pour les 13 et 14 septembre.

Dans la nuit du 12 au 13, malgré un vent violent obligeant à un transport à bras, le ballon gonflé se rend d'Hirsova au Mort-Homme, parcourant ainsi 12 kilomètres environ.
Le 13 au matin,, il ascensionne sur les pentes sud du Mort-Homme, près du village de Caussica.

Malheureusement, les conditions atmosphériques empêchent toute observation aérienne, et le ballon ne peut aider efficacement le commandement anglais qu'à partir du 14 septembre.

Dans la soirée du 14, l'artillerie ennemie bombarde violemment le ballon et le point d'ascension par obus de gros calibre.

Le 15 septembre dans l'après-midi, l'intensité du vent augmente brusquement, Le maréchal des logis Duchesne, croyant sa vie en danger, se jette en parachute, tombe dans les marais avoisinant le lac Ardzan et se tue en arrivant au sol. La violence du vent ne permit

d'ailleurs pas de ramener le ballon à terre, et ce dernier fut laissé en l'air toute la nuit jusqu'au lendemain, où une légère accalmie permit de le camper.

Le 22 septembre 1916, vers 18 heures, le ballon est enlevé de sa plateforme de campement par une violente bourrasque (20 mètres à la seconde), précédant un orage.

Vers la fin du mois de septembre, la 35è compagnie se rend dans la région de Florina, où la 32è compagnie avait été, déjà envoyée après un court séjour dans la région de Karasouli. Le voyage s'effectue sans incident malgré l'état défectueux ou l'absence de routes et chemins. La 35è compagnie transporte son campement à proximité de celui de la 32è au village de Vakufkoj (sur la rivière Sakuleva).

Ces deux compagnies sont placées sous les ordres du capitaine Nivet, adjoint au commandant de l'aéronautique de l'Armée d'Orient et commandant de l'aérostation (1). En raison des difficultés du ravitaillement en hydrogène, elles utilisent le même ballon pour ascensionner.

Les 32è et 35e compagnies d'aérostiers prennent part à l'attaque victorieuse des lignes fortifiées de Kemali qui aboutit à la prise de Monastir.

Progressant malgré des difficultés de toutes sortes, elles parviennent à Monastir en même temps que les autres troupes, s'établissent sur l'un des côtés de la route, à l'entrée de la ville, et sont aussitôt l'objet d'un violent bombardement ennemi, par obus de gros calibre.

Le bombardement ayant recommencé le lendemain matin avec plus de violence encore que la veille, les deux compagnies quittent précipitamment leur emplacement et se rendent près du village de Bukova (2 kilomètres sud-ouest de Monastir), plus dissimulé aux vues de la cote 1.248, que tient encore l'ennemi.

Entre temps, le ballon 32 est incendié par la foudre au cours d'une ascension par temps orageux. Le commandant de compagnie observateur, enseigne de vaisseau Regnard, dont nous avons déjà relaté la mort héroïque (chapitre VIII), et dont la brillante conduite en Orient avait déjà mérité les félicitations du général commandant l'armée française et du général commandant les armées alliées, saute en parachute. Mal accroché, il descend la tête en bas, voit soudain la masse enflammée de l'aérostat tomber sur lui, et se brise la cheville au cours des violents efforts qu'il fait pour éviter le ballon incendié. Il atterrit enfin au milieu des marais, dont il se dégage en rampant sous le feu des Bulgares.

Fin novembre 1916, la 35è compagnie est mise à la disposition de l'artillerie lourde de l'armée serbe et se rend, après mille difficultés, sur la rive Nord de la Cerna, dans la plaine, face à la cote 1.050.

Le 15 décembre 1916, le ballon 32 est incendié. L'observateur, sergent Gerney, atterrit en parachute sans incident.

La 32è compagnie prend position vers le 20 décembre dans la plaine de Monastir, près du village d'Opticar. Elle est séparée de la 35è compagnie par un intervalle de 8 kilomètres, absolument impraticable (marais de la Cerna).

De février à décembre 1917, les deux compagnies, ainsi établies de part et d'autre de la Cerna, sont fréquemment soumises au tir de l'artillerie ennemie.

Le 9 mai 1917, le ballon 32 est encore incendié par un avion ennemi. L'observateur, sergent Gerney, saute en parachute. En se dépliant, le parachute accroche au passage un des cabillots raccordant les uns aux autres les godets orienteurs qui, en l'absence du vent, pendent verticalement sous le ballon. Plusieurs cordes du parachute cèdent sous le choc, et le sergent Gerney descend à une vitesse telle qu'il se fracture la base du crâne à l'atterrissage et expire quelques minutes après sa chute.

(1) Jusqu'en janvier 1917, date où il fut remplacé par le capitaine Braconnier.

Le 2 août 1918, la 32è compagnie se transporte par voie de terre sur le front de la Strouma, dans la région de Tasli, sur les bords du golfe d'Orfano, où elle demeure jusqu'à la fin des hostilités, travaillant très activement et effectuant notamment des réglages très réussis avec les canons du bâtiment anglais « Molitor n° 5 ».

Vers la même époque (août 1918), la 35è compagnie est envoyée à Gorgop. Son ballon est attaqué et incendié par un avion ennemi, et le sous-lieutenant Perrody, descendant en parachute, est rattrapé et tué par le ballon en flammes.

Le ballon 35 (1) est ensuite envoyé à Livadi, puis dans la région de Yegoura (sud de Huma).

Le 22 septembre 1918, à la suite des attaques victorieuses des armées alliées, les Bulgares battent en retraite vers le Nord.

Mais la 35è compagnie ne peut participer à la poursuite de l'ennemi dans ce pays de hautes montagnes, complètement dépourvu de voies de communication. Aussi, le 26 septembre reçoit-elle l'ordre de se rendre par étapes à Gradsco.

Le 29, en arrivant à Yenidzi-Vardar, un échelon automobile est formé afin de rejoindre Gradsco, le plus rapidement possible.

Le 30 septembre, la 35è compagnie campe dans Monastir, où elle reste jusqu'au 2 octobre. Le soir même du 2 octobre, elle bivouaque à Prilep. Le 3 octobre au matin, elle arrive enfin à Gradsco, ayant ainsi effectué en moins de huit jours, cette magnifique randonnée.
Dès le 4 octobre, la 35è compagnie repart pour Uskub où elle arrive le 7 et se met aussitôt à la disposition de l'Armée Serbe.

Malheureusement, l'hydrogène fait complètement défaut. La voie ferrée, coupée en de nombreux endroits, ne permet pas l'envoi des tubes. La neige couvre le pays et les convois de ravitaillement ne peuvent arriver à destination qu'au prix de difficultés inouïes.

La 35è' compagnie ne peut songer à aller plus avant.

D'ailleurs, les troupes alliées poursuivant l'ennemi en déroute, atteignent déjà le Danube.

Le convoi hippomobile qui avait été laissé à Yenidze-Vardar le 29 septembre, avait rejoint la 35è compagnie le 12 octobre après avoir perdu 9 chevaux par suite de fatigues excessives et de la pénurie de fourrages.

L'épidémie de grippe fit à cette époque de terribles ravages parmi les aérostiers. Il y eut malheureusement de nombreux morts à déplorer ; six aérostiers restèrent à Uskub, d'autres à Vêles, à Prilep, à Monastir, à Salonique enfin, où ils vinrent grossir le nombre de ceux qui, dans l'immense cimetière de Zeitinlick dorment leur dernier sommeil, victimes du climat et de la maladie.

A la fin du mois de Novembre 1918, la 32è compagnie rentre au Parc aéronautique de Salonique. Elle est dissoute le 1er février 1919.

Le 28 novembre, la 35e compagnie embarque à Uskub à destination de Salonique où elle se trouve rassemblée le 5 décembre. Sa dissolution commence, aussitôt et se termine le 20 février 1919.

Les treuils à vapeur avec lesquels les 32è et 35è compagnies étaient parties en Orient furent remplacés en mars 1917 par des treuils automobiles.

Jusqu'en juillet 1917, l'hydrogène nécessaire aux gonflements et renflouements des ballons provint de tubes expédiés de France. Mais, en raison de l'insécurité des mers, ces tubes n'arrivaient à destination que très irrégulièrement et il s'en perdit même un grand nombre par suite de torpillages.

(1) Commandant de compagnie : lieutenant Morinière.

A partir de juillet 1917, une usine fixe de fabrication d'hydrogène fut installée à Vakufkoj, sur la Sakuleva, à proximité de la voie ferrée de Monastir et de l'embranchement allant vers la boucle de la Cerna.

Cette usine fonctionna parfaitement et permit toujours de ravitailler en hydrogène les compagnies d'aérostiers engagées dans la bataille.

Comme les aérostiers du front français, comme ceux du front d'Italie, les aérostiers de l'armée d'Orient ne ménagèrent ni leurs efforts, ni leur peine. Toujours sur la brèche, travaillant sans relâche, ils fournirent au commandement de précieux renseignements et apportèrent une aide très efficace aux artilleries alliées.

Leur tâche, souvent ignorée, fut des plus rudes, et ils la remplirent sans faiblesse.

Non seulement ils eurent à combattre un ennemi agressif et redoutable, mais il leur fallut aussi, dans cette contrée inhospitalière aux ballons captifs, lutter contre les éléments déchaînés, contre le terrible vent du Vardar, qui, si souvent, détruisit le matériel et mit en péril la vie des observateurs.

Il leur fallut encore assurer le bon rendement du service d'observation et accomplir d'invraisemblables randonnées, avec des moyens précaires et au prix de difficultés sans nombre.

Il leur fallut enfin vivre continuellement sous la tente, en plein soleil, par une chaleur torride, lutter contre un climat meurtrier et combattre sans trêve la maladie et l'implacable fièvre paludéenne.

Par leur travail, par leurs souffrances, par leur énergie, par leur courage, tous les aérostiers de l'armée d'Orient ont contribué à la victoire finale et acquis à jamais le droit d'être fiers de l'œuvre qu'ils ont accomplie.

*

* *

CHAPITRE XVII

LES ÉCOLES ET LE CENTRE D'INSTRUCTION D'AÉROSTATION.

I. — Les écoles d'aérostation

Au début de la campagne, les ballons captifs n'avaient point, à proprement parler, d'observateurs. Un certain nombre d'officiers d'artillerie avaient bien fait en temps de paix des stages dans les compagnies d'aérostiers, exécutant des ascensions captives, quelques ascensions en ballons libres, et suivant les marches avec ballon gonflé. Mais leur formation d'observateur n'avait jamais fait l'objet d'une instruction méthodique. Par ailleurs, ces observateurs d'artillerie étaient des artilleurs et non des aérostiers. Même, s'ils avaient été mobilisés dans une Place forte, ils étaient restés sans liaison avec l'aérostation. Puis, ils avaient dû quitter la Place avec leur formation d'artillerie, ou bien, ils avaient été dispersés au hasard des grands besoins de leur arme. En fait, on ne les retrouva plus.

Or, dès le début de la guerre, on reconnut que chaque compagnie d'aérostiers devait disposer d'officiers ou de sous-officiers spécialisés dans l'observation et possédant les aptitudes physiques, l'instruction générale, les qualités morales et intellectuelles indispensables.

D'abord, on eut recours à des marins, presque tous officiers de la marine marchande, et dont le plus célèbre fut l'enseigne de vaisseau Regnard. Mais plusieurs n'avaient pas les aptitudes nécessaires à l'observation.

Dans ces conditions, on reconnut plus pratique de recruter les observateurs en ballon parmi les volontaires de toutes armes : aérostiers, artilleurs, fantassins, et de procéder à leur formation après sélection.

Ces opérations de sélection et de formation devaient comporter :

1° L'élimination des candidats non susceptibles d'atteindre le degré de perfection proposé ;

2° L'entraînement progressif et méthodique des candidats retenus ;

3° Une instruction technique spéciale et un complément d'instruction générale.

A cet effet, on décida de grouper les candidats observateurs et de leur donner sous la direction d'instructeurs qualifiés, une formation correspondant à leurs fonctions.

La réalisation de cette idée fut confiée au commandant Saconney.

Au début, les candidats et élèves-observateurs provenant de l'aérostation ou venus d'autres armes furent réunis en très petit nombre, à la 39e compagnie (capitaine Fauré) où leur sélection et leur formation étaient assurées sous la direction du commandant Saconney.

En dehors de son service de guerre, le ballon de la 39è compagnie servit donc de ballon-école, et comme le Quartier Général de la Xè armée se trouvait à Saint-Pol, on l'appela l'Ecole de Saint-Pol.

En outre des observateurs, la 39è compagnie reçut en stage des commandants de compagnie ou officiers de manœuvre, qui venaient s'initier ou se perfectionner dans les méthodes d'emploi du ballon, et des mécaniciens qui venaient y apprendre la manœuvre du treuil automobile.

Pour constater l'endurance physique et assurer l'entraînement des candidats observateurs, on les faisait monter en nacelle pendant les heures défavorables à l'observation.

Une instruction préparatoire d'observateur leur était donnée à terre sur la crête de Notre-Dame de Lorette. De cet observatoire, on apercevait un vaste panorama et on y assistait au duel d'artillerie. On pouvait ainsi donner aux élèves observateurs des notions précises sur les méthodes d'observation en ballon : orientation, reconnaissance du terrain, repérages de points précis, de lueurs de départ et d'arrivée, etc.

A terre encore, ils suivaient au téléphone les renseignements envoyés par l'observateur et leur transmission.

Les candidats reconnus aptes et les élèves accompagnaient en nacelle des observateurs confirmés : Tourtay, Brillaud de Laujardière..., qui les faisaient travailler sous leur direction et assuraient leur formation complète ou les contrôlaient seulement, suivant le cas.

Au moment de l'offensive d'Artois, tous les efforts se portèrent à la bataille et l'instruction fut à peu près suspendue pendant toute la belle saison.

Quand, après les offensives de l'automne en Artois et en Champagne, il apparut que l'hiver allait de nouveau ralentir les opérations, le programme d'instruction fut repris.

En dehors des observateurs, il convenait, en effet, d'assurer l'instruction aérostatique des officiers provenant d'autres armes qui avaient été détachés dans les compagnies d'aérostiers en vue de l'encadrement des nouvelles unités dont la formation avait été décidée (voir chapitre I).

C'est alors que le Grand Quartier Général décide d'organiser temporairement une école d'aérostation par Groupe d'Armées. Celle du Groupe d'Armées du Nord s'installa à *Cramont* (Somme), sous la direction du capitaine Delassus ; celle du Groupe d'Armées du Centre à *Aubigny-sur-Aub,* sous la direction du commandant Saconney ; celle du Groupe d'Armées de l'Est à *Toul* (capitaine Muiron).

Ces écoles furent chargées de la formation ou de l'instruction de perfectionnement d'officiers, de sous-officiers observateurs et de sous-officiers, candidats officiers provenant de l'aérostation ou d'autres armes.

Les stagiaires y recevaient une instruction théorique au moyen de cours, conférences, travaux en salle, interrogations. Ils effectuaient des reconnaissances relatives à la mise en œuvre des ballons sur le terrain et prenaient le commandement ou participaient à l'exécution des différentes manœuvres avec ballon gonflé.

Les élèves observateurs y recevaient une instruction à terre et en nacelle, sous la direction d'observateurs confirmés.

A cet effet, une (ou plusieurs) compagnies au repos étaient mises à la disposition de chaque école.

Ces écoles fonctionnèrent de décembre 1915 à février 1916 et rendirent de grands services, en particulier, pour la sélection et la formation des officiers venus d'autres armes en vue de l'encadrement des unités de nouvelle formation. Leur fonctionnement fut interrompu par l'offensive sur Verdun.

Nous décrirons ci-après l'organisation et le fonctionnement de l'école d'Aubigny, qui fut installée et dirigée par le commandant Saconney.

L'école d'Aubigny comprenait un cours d'observation et un cours d'aérostation. Les élèves de ce dernier cours étaient destinés à constituer les « cadres » des compagnies d'aérostiers.

Le cours des observateurs comportait l'enseignement théorique de la topographie, de la perspective et de l'artillerie, des travaux pratiques en salle (topographie, perspective, photographies aériennes) et des exercices en nacelle (orientation, repérages, réglages de tir et recherches d'objectifs).

Pour les exercices en nacelle, on construisit sur le terrain des objectifs analogues à ceux du front. Autour de ces objectifs, un piquetage permettait de déterminer exactement l'emplacement des pétards dont la fumée représentait les éclatements des projectiles.

L'observaleur étant en nacelle, on lui demandait un réglage sur l'objectif désigné et le tir était conduit comme un tir réel avec le même échange de conversation que sur le front. L'observateur notait sur un croquis les résultats de ses observations et la comparaison de ce croquis avec le relevé de l'emplacement des pétards permettait d'apprécier le degré de précision des observations.

On procédait d'une façon analogue pour les recherches d'objectifs qui consistaient le plus souvent en lueurs de départ de coups de canon figurées par des marrons à lueurs ou par des projecteurs.

Les élèves firent aussi des observations de tir réel avec les batteries d'artillerie à l'instruction au camp de Mailly.

Au cours de trois séries de cours ou stages qui eurent lieu en décembre 1915 et en janvier et février 1916, le commandant Saconney fit passer à l'école d'Aubigny, tous les observateurs du Groupe d'Armées du Centre, classés ou non, et un certain nombre d'élèves-observateurs.

Les cours d'aérostation organisés pour l'instruction des cadres donnèrent également lieu aux trois séries de cours suivantes :

Décembre 1915 : Stage des s.-officiers candidats officiers.

Janvier 1916 : Stage des officiers de manœuvre.

Février 1916 : Stage des commandants de compagnie.

L'instruction comportait :

1° Des notions sur la technique de l'observation, des travaux en salle sur la topographie, la perspective et la photographie aérienne et des exercices en nacelle.

2° L'étude du matériel aérostatique, plus ou moins développée, suivant les catégories de stagiaires.

3° Des conférences et exercices pratiques sur la mise en œuvre du ballon en campagne, au point de vue technique et tactique.

Pour les exercices pratiques, les élèves effectuaient réellement la reconnaissance d'un secteur de 2 kilomètres de large dans lequel ils devaient situer un point de gonflement, un campement et un point d'ascension avec itinéraire d'approche. Ils consignaient les résultats de leur reconnaissance dans un rapport où étaient notés tous les ordres et tous les travaux d'aménagement nécessaires.

Telle fut l'organisation des cours d'Aubigny que l'offensive de Verdun suspendit brusquement le 21 février 1916.

* *

II. — Le Centre (l'Instruction d'Aérostation (Vadenay, Origny, Esnon)

Dès que le péril de Verdun fut conjuré, le problème de l'instruction se posa de nouveau.

En effet, si on avait pu multiplier les compagnies depuis le début de la guerre, il fallait assurer leur ravitaillement en personnel, officiers el observateurs et continuer l'instruction de perfectionnement des officiers de manœuvre, commandants de compagnie, etc...

Mais au lieu de rétablir les écoles d'instruction de Groupe d'Armées, on jugea préférable de réunir tous les moyens d'instruction dans un seul centre dont la direction fut confiée au commandant Saconney.

Le commandant Saconney choisit comme emplacement la ferme de Vadenay, en bordure du camp de Châlons. On trouvait là un immense terrain d'exercice, une solitude propice au travail ; enfin, la proximité du front et des centres d'instruction de la IVè armée permettait d'y organiser des visites à l'artillerie, à l'infanterie, à l'aviation, etc...

Le centre d'instruction d'aérostation de Vadenay fut inauguré le 1er mai 1916.

Il comprenait à l'origine une école d'observateurs et une école d'aérostation. Cette dernière, destinée principalement à l'instruction de perfectionnement des officiers aérostiers, fut également chargée, par la suite, de l'instruction des mitrailleurs. Un champ de tir aérien y fut installé.

Enfin, au début de l'automne de 1917, le centre d'instruction fut chargé de constituer le dépôt mobile des spécialistes de l'aérostation : arrimeurs, mécaniciens, téléphonistes, mitrailleurs. Instruits d'abord au dépôt (1), ces spécialistes étaient ensuite dirigés sur le centre d'instruction d'aérostation où ils recevaient une instruction de perfectionnement en attendant leur envoi dans les unités.

Les stages d'élèves-observateurs et d'officiers ou sous-officiers des « cadres » se succédèrent sans interruption depuis le mois de mai 1916 jusqu'au mois de mars 1918.

Entre temps, le capitaine Mandin avait remplacé à la direction du centre le commandant Saconney appelé à d'autres fondions.

A la fin de mars 1918, l'offensive allemande sur Amiens mit en évidence l'inconvénient de laisser à proximité des lignes un organisme aussi important et qui n'avait aucun rôle à jouer dans la bataille.

Le G. Q. G. décida donc de transférer le C. I. Aé. dans la région de Romilly-sur-Seine, en attendant qu'on pût lui trouver un emplacement définitif.

Le 27 mars au matin, le centre se mit en route et arriva le soir même à Origny-le-Sec, petit village au sud de Romilly.

On se mit en campagne immédiatement pour tout organiser avant l'arrivée des élèves-observateurs du stage suivant. L'installation réalisée était précaire, mais tout fut prêt cependant le 8 avril pour l'arrivée des stagiaires observateurs. Par contre, l'école d'aérostation, fut provisoirement suspendue, en raison de l'activité des opérations sur le front de combat.

Pendant que le centre fonctionnait à Origny-le-Sec, on s'occupa de lui trouver un emplacement définitif.

Cet emplacement fut choisi à Esnon, à 6 kilomètres de la gare de Laroche, dans l'Yonne.

Des constructions sommaires, rapidement édifiées, permirent l'ouverture du centre d'Èsnon en août 1918.

Les méthodes de travail et d'instruction à Vadenay, à Origny, à Esnon, furent les mêmes que celles de l'école d'Aubigny.

A *l'Ecole d'observation*, l'instruction théorique fut donnée aux observateurs au moyen de conférences sur la topographie, la perspective, les principes d'observation, la photo aérienne, le fonctionnement et la résistance du matériel d'aérostation, la météorologie, l'organisation du commandement, les règles du tir d'artillerie et du combat d'infanterie.

Par des travaux en salle, les stagiaires se familiarisaient avec la topographie appliquée à la lecture des cartes (amplifications de cartes, tracés des zones défilées aux ballons).

La mise en perspective d'une portion de carte les habituait aux déformations dues à la vision oblique d'un terrain accidenté. Ils avaient aussi à rechercher sur des photos aériennes et à reporter sur un croquis, toutes les organisations militaires qui s'y trouvaient.

(1) Ou à Chalais-Meudon où furent formés un assez grand nombre de mécaniciens.

Les exercices en nacelle comportaient des séances d'orientation, de recherches d'objectifs et de réglages de tirs sur des épaulements de batterie et des éléments de tranchée. L'observation des signaux de l'infanterie et la liaison optique donnaient lieu à des exercices spéciaux.

Les seules nouveautés furent : à Vadenay, l'emploi des vues panoramiques projetées sur un écran pour faire en salle des recherches d'objectifs et des réglages de tirs puis, à Origny, l'emploi d'un grand panorama en couleurs pour les exercices d'orientation.

Ces procédés permettaient de poursuivre l'instruction des observateurs, même par mauvais temps, sans pour cela diminuer en rien l'importance fondamentale conservée aux exercices en nacelle.

Tous les exercices et travaux en salle furent notés, toutes les matières enseignées firent l'objet d'interrogations. Des notes insuffisantes obtenues pour les exercices en nacelle étaient éliminatoires, même avant la fin du stage.

A *l'Ecole d'aérostation* où furent instruits les « cadres », l'enseignement théorique portait sur le matériel, la théorie des manœuvres, les connaissances générales scientifiques (météorologie, physique, mécanique, etc...), les connaissances militaires et techniques (topographie, emploi du ballon, service de l'observation, photographie, artillerie, D.C.A., aviation, organisation du commandement, combat de l'infanterie, liaisons, etc...).

Les exercices pratiques comportaient la manœuvre du ballon, souvent et méthodiquement répétée, la mise en œuvre du ballon en campagne, les reconnaissances d'itinéraires. Comme à l'école d'observation, toutes les matières firent l'objet d'interrogations et de notes.

L'Ecole de tir aérien fut organisée complètement à Vadenay, avec objectifs remorqués par ballon ou cerf-volant, en vue de l'instruction des mitrailleurs vigies des compagnies d'aérostiers. Elle comportait un ensemble de cours théoriques, d'exercices de démontage des pièces et de tirs réels sur cible à terre et sur objectifs aériens.

C'est à l'Ecole de tir aérien du C. I. Aé. que le lieutenant Peycru réalisa le correcteur pour mitrailleuses qui porte son nom et qui est réglementaire dans l'aérostation.

D'une manière générale, tout élève ayant suivi un stage dans une des écoles du C. I. Aé. faisait l'objet d'un bulletin individuel où ses notes étaient inscrites et qui portait l'appréciation du directeur des cours. Un exemplaire de ces bulletins était adressé à la compagnie de chaque stagiaire.

Tels furent les principes de l'organisation du centre d'instruction d'aérostation.

Voyons les résultats obtenus :

Du 1er mai 1916 au 7 décembre 1918, il y eut à l'école d'observation, 30 stages d'élèves-observateurs d'une durée moyenne de quatre semaines, qui amenèrent au centre 841 élèves dont 428 furent classés observateurs.

Durant la même période, il y eut à l'école d'aérostation, 20 stages qui furent suivis par 501 officiers ou sous-officiers.

Ces seuls chiffres font ressortir nettement l'importance du rôle du centre d'instruction d'aérostation au cours de la guerre.

En formant des observateurs rigoureusement sélectionnés.

En enseignant aux commandants de compagnie et aux officiers de manœuvre des méthodes d'emploi susceptibles d'assurer le maximum de rendement du ballon.

En formant des spécialistes compétents et dévoués, le centre d'instruction a apporté une collaboration active et un appoint précieux au développement et au fonctionnement de l'aérostation d'observation pendant la campagne 1914-1918 et, par cela même, a brillamment aidé au succès de nos armes.

CHAPITRE XVIII

NOS DIRIGEABLES

I. — Avant-propos

Partie de presque rien à la mobilisation, l'Aérostation captive devait prendre, au cours de la campagne, un développement dont les chapitres qui précèdent ont montré le processus et l'ampleur.

Comment l'Aérostation dirigeable, qui, de 1905 à 1914, avait drainé à son profit les forces vives de l'Aérostation française, ne fit-elle que décliner jusqu'au moment où, définitivement morte pour les opérations terrestres, elle devait connaître, sur mer, une éclatante résurrection, c'est ce qu'il serait trop long,, et d'ailleurs inutile, de rechercher ici.

Nous indiquerons plus loin (§ VI) les raisons qui conduisirent à la suppression des dirigeables sur le front de terre et à leur passage à la marine au début de 1917.

Mais il fut une période de la campagne — et une longue période — où les ballons dirigeables n'avaient rien à craindre de l'ennemi. S'ils avaient été en nombre, s'ils avaient eu la vitesse et la puissance qu'on ne leur a données que trop tard, quels résultats n'eussent-ils pas rapportés de leurs reconnaissances nocturnes au moment même où l'Aviation ne se hasardait pas à sortir de nuit ? Quelles suites heureuses n'auraient pas eues leurs bombardements, à une époque où nul ne disposait des moyens capables de leur interdire, dès le soleil couché, l'approche de l'objectif ?

Quoiqu'il en soit, les hommes qui les montaient, et qui, conscients de l'infériorité de leur matériel, ont continué à les servir jusqu'au bout, n'ont pas seulement rempli un devoir moral et fait, comme aurait dit Vigny, leur longue et lourde tâche dans la voie où le sort avait voulu les appeler. Ils ont contribué, eux aussi, par des renseignements recoupés, par des bombardements réussis, à l'échec final des desseins de l'ennemi sur le front de terre, avant de former le noyau actif d'où devait sortir la phalange des pilotes qui, accompagnant les convois, recherchant les mines, donnant la chasse aux sous-marins, interdirent à tout jamais à l'ennemi l'espoir de terminer la guerre par le blocus sous-marin.

De leur effort, et faute de pouvoir suivre la longue histoire de chacun de nos dirigeables, nous ne tracerons ici qu'une sommaire et rapide esquisse, renvoyant le lecteur au tableau chronologique qui termine le chapitre et dont la sécheresse voulue parlera pourtant mieux que de longs discours en faveur d'un personnel peut-être un peu oublié.

II. — Etat de l'Aérostation dirigeable en 1914.

Un peu d'historique.

Sans remonter trop loin dans le temps, ni, vouloir écrire à nouveau l'histoire, très souvent et très bien faite, des débuts du dirigeable, nous rappellerons toutefois que si la solution de la dirigeabilité des ballons avait été trouvée par le colonel Charles Renard, en 1884, ce n'est que vers 1900, avec les ballons de l'ingénieur Julliot, qu'on avait commencé à envisager l'utilisation véritablement pratique de ces engins.

Mais si le nombre et le succès de leurs ascensions avaient, à juste titre, frappé l'opinion publique et fait concevoir les plus grandes espérances, il est permis de dire qu'à peine résolvaient-ils les problèmes techniques les plus élémentaires de la navigation aérienne. Sans vitesse, sans stabilité, sans lest, ils n'étaient que des ébauches dont il était prématuré

d'escompter l'emploi à la guerre. Les accidents dont furent victimes le *Patrie* à Verdun en 1907, le *République* au retour des manœuvres du Centre en 1909, nous dispenseront d'une plus longue démonstration. Au contraire, la souscription qui, à la suite de cette dernière catastrophe, fut ouverte par le journal *Le Temps*, devait nous donner une série de ballons-école, tels que le *Temps*, le *Capitaine-Ferber*, qui, quoiqu'encore inutilisables à la guerre, étaient, au point de vue technique, très supérieurs à leurs devanciers. Elle devait surtout donner le branle à l'activité de nos constructeurs et faire sortir, enfin, vers 1911-1912, l'ensemble des ballons souples de 10.000 mètres cubes environ, avec lesquels nous commençâmes la campagne, et parmi lesquels il faut citer : *L'Adjudant-Vincenot*, le *Dupuy-de-Lôme* et le *Montgolfier*, du type Clément-Bayard; le *Conté*, du type Astra; le *Commandant-Coutelle*, du type Zodiac, et enfin, le *Fleurus*, du type Lenoir.

Toutefois, l'Etablissement centré du matériel de l'Aérostation de Chalais-Meudon, les jugeant, à juste titre, inférieurs encore à leur tâche de guerre, soumettait dès 1912 aux constructeurs un programme de dirigeables souples, beaucoup plus puissants, de 20 à 25.000 mc., dont les premiers échantillons furent gonflés au cours des années 1914-1915. Nous dirons ci-après quel parti on en put tirer.

Voyons donc quels étaient les caractéristiques et les moyens d'action de nos ballons en 1914. Nous prendrons pour exemple le plus célèbre d'entre eux, *L'Adjudant-Vincenot.*

Ballon souple de 10.000 mètres cubes environ, mû par deux moteurs de 120 HP, sa vitesse ne dépassait pas 52 km. Avec 7 aéronautes à bord, 300 kilos d'explosifs, 12 heures d'essence, il pouvait franchir les lignes à l'aller à 2.300 mètres au maximum au-dessus du niveau de la mer, au retour à 2.800 mètres.

Dans la limite des vitesses de vent qu'il pouvait remonter pratiquement (9 à 10 mètres par seconde), il pouvait survoler un circuit total de 400 km. environ. Techniquement au point, servi par un équipage très entraîné et très homogène, il se présentait au mois d'août 1914 avec une remarquable série d'ascensions derrière lui, parmi lesquelles il faut citer le record du monde de durée en circuit fermé sans escale, les 28 et 29 juin 1914, par 35 h. 19' (commandant du ballon, capitaine Joux).

L'étude de son utilisation militaire avait été préparée avec soin.

Dès 1912, il avait la télégraphie sans fil. En juin 1913, il prenait part aux manœuvres du 20e corps d'armée ayant à son bord des officiers observateurs d'état-major. Il exécutait à l'occasion des grandes manœuvres du Sud-ouest à Albi, une très intéressante série d'ascensions au cours desquelles il atteignait l'altitude jusque là inconnue, de 1.800 mètres.

A Issy-les-Moulineaux, en 1913-1914, il s'exerçait au lancement des projectiles. Puis, sous l'impulsion du général Bernard, alors Directeur de l'Aéronautique Militaire, il entreprenait un long voyage de dix-huit heures en plein hiver, avec simulacre de bombardement de nuit des places fortes de Toul et Verdun, exercices de navigation à la boussole et essais de détermination astronomique du point. Il se préparait, enfin, à participer aux manœuvres de forteresse d'Epinal, quand éclata le coup de tonnerre du 2 août 1914.

Immédiatement, on le regonfla. On l'arma hâtivement de fusils modèles 1886 et de deux mitrailleuses pour se défendre contre les attaques possibles de l'aviation ennemie. On le munit d'obus de 155 longs, non empennés, qu'il fallait amorcer en enfonçant, d'un coup de marteau, un clou dans la fusée débouchée à 23 secondes, et, le 4 août, avec son équipage complété par un officier d'état-major observateur (capitaine Gouney), il était prêt à marcher.

Les travaux de gonflement et d'arrimage avaient demandé cinquante-quatre heures.

III. — Les Dirigeables, d'août à décembre 1914. Reconnaissances et bombardements

Quel rôle allait-on lui demander de jouer ? Recevant, par l'intermédiaire de l'officier observateur, des ordres du G. Q. G., puis de la IIe, et enfin, de la Ire Armée, il est employé à des reconnaissances stratégiques d'abord, puis à des reconnaissances tactiques sur le front des deux armées. Mais, par suite des restrictions apportées aux bombardements aériens par le général en chef et des idées mêmes de l'officier observateur, chef de mission, il ne peut utiliser régulièrement les projectiles de 155, d'ailleurs peu maniables, dont on l'a muni. Aussi, c'est incidemment que, le 23 août, il lancera quelques obus sur les bivouacs ennemis de la forêt de Vitrimont, ou, le 9 octobre, sur le Camp dès Romains, que l'ennemi vient d'occuper.

L'impossibilité où le met sa faible vitesse de se défendre utilement contre l'aviation de chasse ennemie restreint à la durée de la nuit — et on sort de préférence par nuit claire — la longueur de ses sorties. Mais, sur ce terrain bien connu, de longue date, par l'équipage et l'observateur du dirigeable, nulle erreur n'est possible. Tous les cantonnements, bivouacs, avant-postes mêmes sont éclairés. Nul mouvement de troupes par voie de terre ne peut échapper aux yeux avides qui surveillent en permanence un sol dont le moindre détail reste visible, malgré l'altitude, sous la lune. Les trains eux-mêmes, quoi qu'ils marchent tous feux éteints, ne sauraient masquer la lueur faible, mais dénonciatrice, des cheminées de leurs locomotives.

Quant à la réaction de l'ennemi, elle est nulle : des coups de fusils qui ne se prolongent pas, car l'ennemi se rend rapidement compte que la lueur de ses feux le trahit ; des coups de canon qui sont courts de plusieurs kilomètres et qui, lassés d'une poursuite impossible, s'arrêtent bientôt. Et le ballon revient au hangar de Toul avec, dans son enveloppe, quelques trous de balles de fusil, dont on ne s'aperçoit, en général, que longtemps après, et, parfois, un accroc moins négligeable produit, en général, par un éclat d'obus français. Car le soldat français, assez mal informé, ne conçoit guère qu'il puisse exister d'autres dirigeables que les «monstres » du comte Zeppelin. Il prend, en général, nos fusées de reconnaissance pour des bombes incendiaires, et la faible altitude du ballon quand il rentre à son port d'attache assure au tir de l'artilleur français une efficacité que l'artillerie ennemie ne saurait attendre du sien.

C'est dans ces conditions que *l'Adjudant Vincenot* exécute à Toul, d'août à octobre 1914, dix-sept ascensions, dont la plus remarquable et la plus féconde en résultats, est celle du 19 août 1914, à la veille de la bataille de Morhange, au cours de laquelle le dirigeable relève dans la région de Nebing-Lostroff, une extrême densité de bivouacs, des signes d'une extrême activité et, en même temps, d'une extrême nervosité de l'ennemi. Il en fait part immédiatement au Q. G. de la IIè Armée.

Pendant ce temps, d'ailleurs, ses camarades ne restaient pas inactifs.

A Maubeuge, le *Dupuy-de-Lôme* (commandant, capitaine Leroy), après quelques reconnaissances et quelques bombardements en Belgique, avait dû fuir l'avance allemande menaçante, le 24 août 1914. Arrivé de nuit à Reims, à basse altitude, il y était pris à partie par la garnison, qui, le tenant pour un ennemi, le criblait de plusieurs milliers de balles de mitrailleuses. L'une de ces balles tuait malheureusement à bord l'un des pilotes, le lieutenant Jourdan, officier actif, courageux et énergique. Le ballon, irréparable, dut être ramené à Chalais.

Le *Montgolfier* à Maubeuge, d'abord, à Saint-Cyr et à Toul ensuite, exécutait avec des fortunes diverses, une fort belle série de reconnaissances et de bombardements, dont l'une, en particulier, qui dura douze heures, fait le plus grand honneur au courage et à l'endurance de son chef, le capitaine Prêcheur, qui trouva plus lard une mort glorieuse à bord du *Pilatre-de-Rozier* (voir ci-après, § IV).

Le *Fleurus-I*, sous le commandement du capitaine Tixier, opérait fort brillamment à partir de Verdun, en direction de Luxembourg, de Trêves, de Sarrebourg. On verra au tableau qui termine ce chapitre le sommaire de toutes ces belles ascensions.

Le *Conté*, enfin, d'Epinal, sous le commandement du capitaine Frugier, bombardait, le 17 décembre 1914, Sarrebourg et Heining (1).

IV. — Les Dirigeables, d'avril à septembre 1915. Interdiction momentanée de sortir. Reprise des bombardements.

Au cours de cette période, malgré les fusées de reconnaissances qu'ils ne manquaient pas de tirer en rejoignant nos lignes, nos dirigeables avaient plus souffert du tir des artilleurs et des fantassins français que du tir de l'ennemi. La répétition de ces incidents déplorables provoqua une mesure radicale : en attendant que fut mise sur pied une organisation qui permit à nos dirigeables de sortir de nos lignes et d'y rentrer en toute tranquillité, sans nuire toutefois à la protection contre les aéronefs ennemis, toute sortie fut, par ordre du général en chef, interdite à nos dirigeables. Nos équipages mirent à profit ce repos forcé pour améliorer à la fois leur technique et leur tactique. Les ballons furent revus et remis en état. On perfectionna et on généralisa, par l'adoption de boussoles à grandes roses et de dérivomètres, la navigation systématique au compas. Aux obus d'artillerie, aux bombes Schneider employés jusqu'ici, furent substitués des projectiles empennés (bombes Aasen, etc.), pour lesquels des lance-bombes commodes, des appareils de visée précis furent installés. Un petit projecteur électrique permit à nos dirigeables de correspondre avec le sol, sans mettre en jeu leur poste de T. S. F., etc...

Pendant ce temps, à l'intérieur, les essais des dirigeables de 22.000 mc., issus du programme de 1912 (voir ci- dessus, § II), avaient amené la condamnation de ces engins et leur remplacement par des dirigeables de 15.000 mc. (2), qui, moins ambitieux, devaient donner, par la suite, des résultats techniques bien supérieurs.

Enfin, le 2 avril 1915, nos ballons dirigeables sont autorisés à reprendre leurs ascensions. Cette date, en même temps qu'elle ouvre une seconde période de leur histoire, marque une importante évolution de leur emploi tactique.

Tout d'abord, aux missions de reconnaissance — d'ailleurs d'intérêt moindre en cette période de stabilisation des fronts — se substituent des missions de bombardement. Placé directement sous les ordres du G. Q. G. ou d'un commandant de groupe d'armées, le commandant du ballon est, en général, laissé libre de choisir, à chaque sortie, sur une liste d'objectifs fixés à l'avance et renouvelée aussi souvent que les circonstances de la guerre l'exigent, l'objectif qui convient le mieux aux circonstances atmosphériques ou techniques du moment. Il prolonge ainsi de nuit l'action de l'aviation de bombardement, qui opère de jour.
Dans ces conditions, l'observateur d'état-major n'aurait plus eu qu'un rôle des plus restreints; il fut supprimé.

D'autre part, instruit par l'expérience, renseigné par ses postes de guet et aussi par l'espionnage, l'ennemi a pris peu à peu l'habitude d'éteindre, avant même l'arrivée du ballon, les lumières susceptibles de renseigner l'observateur du dirigeable. Il a progressivement apporté, d'ailleurs, de sensibles perfectionnements dans la recherche nocturne de nos ballons et dans le réglage du tir sur ces engins. Le tir se fait précis, nourri, et les atteintes à chaque sortie sont nombreuses.

(1) Le Conté avait été également pris à partie par les troupes françaises, le 9 août 1911, dans la région de Lunéville. Pendant 10 minutes, il fut soumis à un feu intense de mitrailleuses qui l'endommagea sérieusement et l'obligea à faire demi-tour puis à rejoindre Epinal qu'il atteignit, à grand peine.
(2) Pour la construction desquels on utilisa en partie le matériel des dirigeables de 22.000 mc.

Par suite, on fera tout pour élever au maximum l'altitude de navigation, et on s'habituera à préférer aux nuits de pleine lune qu'on recherchait autrefois, des nuits moins claires, puis des nuits noires, au milieu desquelles on naviguera tous feux éteints. Lorsqu'un commandant de ballon, dans son audace, voudra enfreindre ces règles, il en sera rapidement puni, comme le montre l'histoire du dirigeable *Alsace* (voir ci-après, § V).

La place nous manque — et nous nous en excusons — pour exposer ici le détail des ascensions de cette période. On verra plus loin, au tableau récapitulatif, que la scène a été presque uniquement tenue par *L'Adiudant Vincenot,* commandé par le capitaine Joux, avec les bombardements de Valenciennes, Aulnoye, Douai, Cambrai, Tournai, etc... Des résultats importants (incendies, explosions), ont pu être constatés au cours de ces expéditions, à la fin desquelles on a relevé, sur l'enveloppe et la nacelle du ballon, plus de 100 atteintes d'éclats de projectiles ennemis.

V. — Les Dirigeables, de septembre 1915 à mai 1916. Apparition des Dirigeables de 15.000 mc.

Cette période est marquée, en même temps que par la continuation de la campagne de *L'Adjudant-Vincenot*, par l'entrée en scène des ballons de 14 à 15.000 mc., dont nous avons parlé ci-dessus.

Tout d'abord, *L'Alsace* (commandant, lieutenant Cohen), commençait le 20 septembre 1915, en Champagne, une magnifique, mais trop courte série de bombardements, dont nous reparlerons tout à l'heure.

Puis, venaient, peu après, le *Champagne*, le *D'Arlandes* et le *Pilatre-de-Rozier.* Ces ballons, dont la vitesse atteignait 70 km/h., étaient capables d'emporter 1.300 kilos de projectiles, bombes à l'anilite, de lancement aisé et de puissance considérable. Ils franchissaient les lignes à une altitude qui pouvait atteindre 2.800 mètres à l'aller, et y rentraient à une altitude variant entre 3.500 et 4.250 mètres *(Champagne*, 21 mai 1916).

Sur l'initiative du capitaine Joux, ces trois derniers dirigeables furent munis d'une plate-forme supérieure dans laquelle un mitrailleur, relié téléphoniquement au commandant du ballon, assurait une veille permanente et se tenait prêt à combattre tout avion ennemi qui aurait tenté d'incendier le ballon en le survolant.

Très supérieurs aux ballons du type Vincenot, ces engins étaient cependant très inférieurs encore aux dirigeables type Zeppelin, dont les Allemands se servaient à ce moment.

L'Alsace, les 20, 22, 30 septembre 1916, bombardait les gares d'Amagne, Laon, Guignicourt, Artigny et Vouziers. Préférant les nuits claires pour mieux voir et les altitudes basses pour mieux régler son propre tir et dérouter le tir de l'artillerie de D. C. A. allemande, il ne devait pas tarder (2 octobre 1916) à être atteint dans ses œuvres vives par un projectile allemand, qui l'obligeait à atterrir dans les lignes ennemies. A l'exception du sergent Druminy, tué accidentellement à l'atterrissage, tout l'équipage fut fait prisonnier (lieutenant Cohen, lieutenant Bollack, adjudants Grognet et Heim, soldats Braver et Teurlay). Plusieurs d'entre ces vaillants réussirent d'ailleurs à s'évader avant l'armistice.

Voici ce qu'écrivait la *Franckfurter Zeitung*, à l'occasion de cette capture :

« C'est la nuit, comme le hibou, que *L'Alsace* aime à s'envoler. Elle s'est donc élevée dans l'ombre, lourdement; elle a suivi sa route au-dessus des paisibles villages, et, sitôt que, dans la pénombre lunaire, *elle a flairé quelque chose comme une gare*, elle a craché la mort et la destruction. Voilà que les obus ont recommencé à éclater sur les toits, le feu et le soufre à pleuvoir, et puis, dans un bourdonnement satisfait, le malfaiteur s'est esquivé. *Il nous était devenu bien désagréable dans les derniers temps, cet oiseau de nuit; nous pouvons bien le dire maintenant.* Mais une nuit, son destin s'est accompli. Il était peu à peu devenu si sûr de lui et si présomptueux, *qu'il ne ressentait plus pour les obus allemands la crainte qu'on leur*

doit. Il était un peu trop curieux. Il faut savoir, en temps de guerre, maîtriser sa soif de connaître, ne pas mettre son nez dans toutes les ruelles, et vouloir cracher dans tous les pots. Nos artilleurs le disaient aussi ; *et ils auraient bien voulu depuis longtemps lui envoyer son compte* au gros français. »

Ces aveux de l'ennemi nous dispensent d'insister sur l'efficacité de nos bombardements par dirigeables et sur le courage de leurs équipages.

Passons en revue sommairement la situation et le rôle de nos autres ballons au cours de cette période.

L'Adjudant-Vincenot, gonflé sans interruption depuis quinze mois, à Crèvecœur, et quoique possédant encore, après cette campagne sans précédent, une force ascensionnelle excellente (1), avait besoin de réparations importantes. Après un dernier bombardement de la gare de Cambrai, le 2 octobre, il rentrait à Toul pour y être dégonflé et remis en état. Le 30 mars 1910, il reprenait ses ascensions, sous la conduite du capitaine Paquignon. Participant, à la bataille de Verdun, concurremment avec le *Champagne*, qui faisait port d'attache commun avec lui, il se trouvait en présence d'une organisation anti-aérienne d'une extrême puissance. Pas d'ascension où 15 à 20 projecteurs à la fois ne viennent aveugler l'équipage, pas de rentrées au port sans atteintes dans l'enveloppe ou les réservoirs à essence. Le 1er juin 1916, longtemps immobilisé au-dessus des lignes par un fort vent contraire, il était définitivement abattu, désemparé, irréparable, au sud de la tranchée de Calonne, à 400 mètres des tranchées allemandes, et terminait là, avec sa 230è ascensión, une carrière qui peut être donnée en exemple. A cet atterrissage suprême, le sergent Legrand se blessait grièvement à la colonne vertébrale. L'équipage était composé du capitaine Paquignon, de l'adjudant Paban, du sergent Legrand, du maréchal des logis Bever et des soldats Bret et Diounot.

Son compagnon de port d'attache, le *Champagne*, était arrivé à Toul, en avril 1916. Il entreprenait immédiatement le bombardement des gares en arrière du front de Verdun.

Soumis à la même réaction de l'ennemi que *l'Adjudant-Vincenot*, particulièrement visé en raison de la puissance destructive de ses 1.300 kilos de bombes, il ne put, malgré sa vitesse supérieure, son altitude de navigation (3.000 à 4.200 m.) et la couleur bleue de son étoffe, échapper à un sort semblable.

Le 21 mai, au retour d'une expédition sur Brieulles-sur-Meuse, au cours de laquelle l'équipage avait eu la joie de provoquer dans la gare même un incendie considérable, dont il ne devait pas, dans la suite de l'ascension, cesser d'apercevoir les flammes, le ballon était atteint à l'altitude de 3.700 mètres au-dessus d'Avocourt, par deux projectiles ennemis qui lui faisaient, à l'avant et à l'arrière, deux larges blessures. Vers 1.800 m. d'altitude, le mitrailleur supérieur (soldat Colin), sentant sa plate-forme s'enfoncer dans le ballon à demi-dégonflé, privé, par rupture de son fil téléphonique, de toute communication avec le reste de l'équipage, sautait en parachute et atterrissait sans dommage dans les bois de Souilly, où, quelques instants après, le ballon venait atterrir à son tour.

Très atteint, le dirigeable put cependant être réparé. Nous le retrouverons par la suite.

Composition de l'équipage : capitaine Joux, capitaine Simon, adjudants Gatelet et Villeroy, sergents Lebon, Guilloreau et Astor, caporal Châtaignoux, soldat Colin.

De juin 1916 à septembre 1916, l'Aérostation dirigeable ne sera plus représentée que par le *D'Arlandes*, avec deux ascensions, sous les commandements successifs des capitaines Leroy et Paquignon.

(1) Supérieure à 1150.

VI. — De mai 1916 à février 1917.
- L'inspection des Dirigeables.
- Les besoins de la Marine.
- La fin des Dirigeables sur le front de terre.

Jusqu'ici, les commandants de dirigeables avaient joui d'une liberté et d'une initiative presque complètes en ce qui concernait leurs procédés de manœuvre, leur tactique propre et, dans une large mesure, l'exécution de leurs missions.

Or les différences de rendement de nos équipages avaient montré la nécessité de centraliser les questions d'emploi tactiques des dirigeables et d'organiser un contrôle, tout au moins dans une mesure qui ne portât pas atteinte à l'autorité personnelle de pilotes éprouvés et vaillants.

D'autre part, il y avait à ce moment 8 dirigeables en chantier ou en projet et il était nécessaire d'établir une liaison suffisamment étroite entre les services de l'intérieur chargés de la construction de ces dirigeables et les officiers destinés à les piloter, de façon à faire profiter les uns de l'expérience des autres et réciproquement.

Aussi, dès juin 1916, le général en chef confia-t-il au capitaine Joux, commandant du *Champagne*, alors en réparations, un triple rôle d'inspection des dirigeables aux armées, de direction d'une école de pilotes et mécaniciens à Saint-Cyr et de liaison avec l'Etablissement central du matériel de l'aérostation militaire, à Chalais-Meudon.

Mais l'activité de cet officier ne put s'exercer longtemps dans ces fonctions nouvelles. C'est, qu'en effet, dès ce moment, commençait à se poser le problème même du maintien des dirigeables sur le front de terre.

La mise hors de combat, coup sur coup, du *Commandant-Coutelle* (2 septembre 1915), de *l'Alsace* (2 octobre 1915), du *Champagne* (21 mai 1916), de l'*Adjudant-Vincenot* (1or juin 1916), avait mis en évidence les difficultés qu'éprouvaient nos dirigeables à assurer leur service devant une artillerie anti-aérienne nombreuse, exercée et constamment alertée par l'activité de notre aviation de bombardement de nuit, qui s'était organisée dans le courant de l'année 1915 et allait se développer rapidement. D'autre part, la participation toujours croissante de l'aviation au bombardement de nuit dont le dirigeable avait eu jusqu'ici, la spécialité et le monopole, supprimait la raison d'être principale de cet engin coûteux, d'apparence fragile, et dont le rendement paraissait d'autant plus faible que notre aérostation dirigeable n'avait jamais, en réalité, disposé de plus de *deux* ballons gonflés simultanément.

Enfin, et surtout, le dirigeable dont l'utilité diminuait sur le front de terre, devenait au contraire un élément essentiel, indispensable, dans la lutte contre les sous-marins allemands. La Marine avait besoin d'ingénieurs, de pilotes et de mécaniciens. Où trouver un meilleur noyau d'ingénieurs ou d'instructeurs que dans le personnel de l'aérostation militaire ? Elle avait aussi besoin de ballons, et ses commandes à nos constructeurs se heurtaient aux commandes de l'armée. Il fallait donc, à tout prix, utiliser au mieux les moyens dont nous disposions à la réalisation des buts de guerre dont la prédominance sur les autres serait nettement affirmée.

Poser la question, c'était la résoudre, d'autant que si nos constructeurs étaient en état de fournir à la Marine les ballons souples dont elle avait besoin, ils étaient incapables de mettre sur pied un ballon répondant aux conditions nouvelles de la guerre terrestre.

La question fut donc résolue, en principe, avant la fin de l'année 1916. Elle le fut, en pratique, dès le mois de mars 1917, par la cession à la Marine de nos dirigeables et du matériel de nos ports d'attache et l'affectation à des centres d'aérostation maritime de ceux de nos pilotes et de nos mécaniciens de dirigeables qui demandèrent à suivre leurs ballons.

Aussi, fut-ce presque uniquement « pour l'honneur » que le *Champagne*, commandé par le capitaine Larrieu, et le *Pilatre-de-Rozier*, commandé par le capitaine Prêcheur, continuèrent avec une admirable abnégation leurs opérations de bombardement dans les lignes ennemies jusqu'au 25 février 1917, date de l'arrêt définitif de leurs sorties.

Malheureusement, le *Pilatre-de-Rozier*, parti le 23 février d'Epinal pour une opération de bombardement qui devait durer une dizaine d'heures, tombait bientôt en flammes près de Vœllerdingen, en Alsace. Au contact du sol, les munitions faisaient explosion et tout l'équipage était tué. Nous perdions là, en la personne du capitaine Prêcheur, du lieutenant Vandenbosch, des sergents Dubuc et Guérin, des adjudants Quillet et Luxeuil, des sergents Arnaud et Robert, du caporal Leduc, un équipage de premier ordre, dont nous ne saurions trop vanter la haute conception de son devoir, la ténacité et l'ardeur. Dans leur communiqué du 26 février 1917, les Allemands ont prétendu que le ballon avait été abattu par leur artillerie. Le récit d'un témoin, l'abbé Barthélémy, curé de Vœllerdingen, semble, au contraire, démontrer que la cause initiale de la catastrophe fut un incendie spontané à bord, incendie dans lequel l'artillerie allemande ne fut pour rien. L'incendie vint-il des moteurs, comme le dit l'abbé Barthélémy, ou de la télégraphie sans fil, comme une remarque faite peu de jours avant pourrait le laisser supposer, c'est ce que nous ne saurons jamais.

VII. — Contribution de l'Aérostation dirigeable militaire à la création et au service de l'Aérostation dirigeable maritime

Il ne nous appartient pas, et la place nous manque d'ailleurs pour le faire, de retracer ici l'histoire des ballons dirigeables militaires passés à la Marine et la part que prirent nos pilotes et nos mécaniciens à la création et au fonctionnement des Centres d'aérostation maritime.

Toutefois, nous rappellerons que, dès 1915, notre Etablissement central de Chalais-Meudon avait construit pour la Marine un dirigeable de conception entièrement nouvelle, le *T*. Ce ballon, œuvre du capitaine Letourneur, était caractérisé par un allongement considérable, une réduction systématique de toutes les résistances passives, l'emploi des profilés de duralumin pour l'ossature de sa nacelle et de moteurs d'aviation pour la commande de ses propulseurs.

Affecté au port d'attache de Bizerte, ce ballon fit, le 11 mai 1916, sous le commandement du capitaine Caussin, un magnifique voyage de Saint-Cyr à Saint-Raphaël.

Après quelques heures de repos, il quittait, le 12 mai, Saint- Raphaël pour Bizerte et les radiotélégrammes adressés du bord au poste récepteur de terre annonçaient une marche régulière et facile, quand, brusquement, ils cessèrent pour ne plus reprendre. Pour une cause qui ne put être définitivement établie, le ballon venait de sombrer en flammes, au large des côtes de Sardaigne. Avec lui périssait tout son équipage, et notamment son commandant, le capitaine Caussin, officier de grande valeur, profondément estimé et aimé de ses chefs, de ses camarades et de ses subordonnés, et le lieutenant de vaisseau de Saizieu, chef de mission.

En. mars 1917, l'affectation à la Marine des dirigeables de l'armée de terre se fit sensiblement, sur les bases suivantes :

Tout d'abord, et en bloc, l'Ecole des pilotes et mécaniciens de Saint-Cyr avec son état-major et ses ballons-école, le *Fleurus*, le *Montgolfier* et le *Lorraine* (type *Fleurus-II).*
Au Centre d'Aérostation maritime de Bizerte, le *Tunisie* (type *Fleurus-II*), avec le capitaine Tixier.

Au Centre de Corfou, le *Champagne* et le d'*Arlandes* (capitaines Paquignon et Larrieu). Je ne cite que pour mémoire des ballons tels que le *Capitaine-Caussin*, le *Flandre*, etc., qui furent affectés à la Marine avant même d'avoir été employés sur le front de terre ou à l'Ecole de pilotage.

La plupart des pilotes et des mécaniciens des ballons cédés suivirent leur dirigeable ou leur formation où ils continuèrent à servir, avec le même cœur et la même foi, la cause qui leur était chère, tant dans l'exécution de patrouilles ou de missions d'accompagnement et d'attaque, que dans la formation d'une nombreuse et brillante pléiade d'élèves pris dans les cadres de la Marine, et dans la rédaction des règlements techniques que l'Aérostation maritime ne possédait pas encore. Tout ce personnel fut, à l'armistice, remis à la disposition de l'Aérostation militaire. Quelques-uns, que la Marine n'avait pas cru pouvoir employer, y avaient repris du service vers 1917, ou, comme l'adjudant Lebon, étaient allés offrir — et donner — à l'Aviation leurs forces et leur vie.

VIII. — Tableau chronologique des ascensions de guerre des ballons dirigeables

Nous terminerons cette sommaire esquisse par un tableau chronologique des principales ascensions de guerre de nos ballons dirigeables. Il est probablement incomplet, et nous nous excusons, par avance, des lacunes qu'il pourrait présenter. Qu'on nous excuse aussi de n'avoir pas, au cours de ce trop rapide exposé, cité, comme il conviendrait, à leur place d'honneur, des pilotes comme les Delassus, les De La Vaux, les Hennequin, les Hirschauer, les Muiron, les Périssé ; des mécaniciens comme les Abadie, les Bellegy, les Deguffroy, les Joussier, et tant d'autres encore que la place, et non point leur mérite, nous contraint de laisser momentanément dans l'ombre.

*

* *

Tableau chronologique des principales ascensions de guerre effectuées par les dirigeables du Nord-est français sur le front

DIRIGEABLES	DATES	DUREE	DISTANCE	ALTITUDE maxima	MISSIONS EFFECTUEES
			ANNEE 1914		
Adjudant-Vincenot	8-9 août	4 h. 12	180 km.	2200 m.	Reconnaissance : région Bensdorf, Dieuze, Château-Salins.
Fleurus-I	9-10 aout	6 h. 25	240 km.	2025 m	Reconnaissance : lignes de la Sarre, Trêves, Luxembourg. Bombardement : 4 obus de 155, sur la gare de Kons-Karthaus.
Adjudant-Vincenot	10-11 août	4 h. 32	200 km	2300 m	Reconnaissance : région Est de la Forêt de Parrov
Fleurus-I	« «	10h. 40	430 km	2250 m	Reconnaissance : région Sarrebourg, Mohlbach. Bombardement : 3 projectiles sur un train, à Tetershein.
Adjudant-Vincenot	18 août	2 h. 6	« «	1850 m	Reconnaissance : région. Sarrebourg, Saar-Union.
Montgolfier	19-20 août	9 h. 10	250 km	1950 m	Reconnaissance : région Céliffe, Valogne, Forêt de Maizeret, Mozet. N. de Huy. Le ballon atteint par le feu de l'infanterie française est contraint d'atterrir près de Colleret.
Adjudant-Vincenot	19-20 août	5 h. 51	240 km	2500 m	Reconnaissance : région 0. Sarralbe, Sarrebourg, Morhange.
Du puy-de-Lôme	20 août	« «	« «	« «	Bombardement : 6 obus de 155 sur bivouacs, au N. de Génappe; 3 obus dans la région de Louvain.
Montgolfier	21-22 août	8 h. 55	186 km	2200 m	Reconnaissance : région Seneffe, Familheureux, Ransart, Wainage Bombardement : 3 obus de 155 sur bivouacs Petit-Roeulx, 3 obus de 155 sur la gare de Kosseignies.
Fleurus-1	22-23 août	5 h 20	170 km	2100 m	Bombardement : 4 obus de 155 sur la gare de Luxembourg
Adjudant-Vincenot	23-24 août	5 h 57	190 km	2300 m	Reconnaissance : région Baccarat, Badonvillers, voie ferrée Avricourt-Lunéville. Bombardement : 1 obus sur bivouacs de la Forêt de Vitremont.
Du puy-de-Lôme	23-24 août	« «	« «	« «	Ballon détruit par le feu de la place de Reims.
Adjudant-Vincenot	24-25 aout	4 h 31	160 km	2300 m	Reconnaissance : région Baccarat, Badonviller; repérage troupes ennemies.
Adjudant-Vincenot	31août	3 h 18	140 km	2300 m	Reconnaissance : région de la vallée de Mortagne.
Adjudant-Vincenot	1 sept	3 h 35	140 km	2500 m	Reconnaissance : région de Dieuze, Château- Salins, Einville.
Adjudant-Vincenot	3-4 sept	3 h 20	140 km	2450 m	Reconnaissance : Brin, Delme, Nomény, Château-Salins, Metz.
Adjudant-Vincenot	6-7 sept	3 h 27	165 km	2450 m	Reconnaissance : région Briey, Conflans, Mars-la-Tour, Chamblais, Onville, Vaville, Hamey, Limey, Lérouville (vu parc aviation à Puxz).
Montgolfier	23 sept	9 h 40	350 km	2075 m	Reconnaissance : région Lassigny, Guiscard, Saint-Quentin et Bohain.

Montgolfier	24 sept	8 h 30	280 km	2125 m	Reconnaissance : parc automobile, près de Chauny.
Adjudant-Vincenot	25-26 sept	4 h 28	« «	2400 m	Reconnaissance et précision des groupements ennemis dans la Woëvre.
Adjudant-Vincenot	26-27 sept	3 h 43	130 km	2400 m	Reconnaissance : région Saint-Mihiel, Spada, Apremont.
Adjudant-Vincenot	30 sept	6 h 59	150 km	2500 m	Reconnaissance : région Hatonchatel, Saint- Mihiel.
Fleurus-1	2 oct	3 h 45	200 km	2250 m	Reconnaissance : région N.-E. de Battincourt ; Bombardement : lancement de projectiles sur rassemblements signalés d'Heindicourt.
Adjudant-Vincenot	9-10 oct	4 h 32	120 km	2500 m	Reconnaissance : Hauts-de-Meuse. Bombardement : 5 obus et 1 bombe à la mélinite sur le Camp-des-Romains
Fleurus-1	12-13 oct	6 h 12	170 km	2300 m	Bombardement : 4 obus de 95 et 2 bombes de 22 kilos sur Hendicourt, 4 obus de 120 sur Chamblay.
Montgolfier	16 oct	12 h 1	305 km	2350 m	Bombardement : 22 obus sur la gare de Tergnier.
Conté	17-18 oct	5 h 50	180 km	2520 m	Bombardement. : 15 obus sur la gare de Sar- rebourg, 6 obus sur la gare de Petit-Eich, 1 obus sur les trains, 3 obus sur la gare de Heining.
Montgolfier	26 dec	7 h 25	73 km	1950 m	Le ballon rentrant dans nos lignes à une-altitude de 1.800 m., est atteint par la fusillade ennemie et doit atterrir près de Saizeraie (région de Toul).

ANNEE 1915

Adjudant-Vincenot.	12-13 avr	7 h 10	327 km	2600 m	Reconnaissance : région Valenciennes, Mons. Bombardement : 20 bombes Aasen sur bifurcation Bussigny.
Adjudant-Vincenot.	15-16 avr	7 h 45	346 km	2400 m	Reconnaissance : région de Mons. Bombar-dement : 8 bombes Aasen, 10 Schneider, sur la bifurcation d'Antoing.
Conté	16-17 avr	7 h 35	325 km	2850 m	Bombardement : 520 kilos d'explosifs sur la gare de Strasbourg.
Adjudant-Vincenot.	29-30 avr	7 h 45	250 km	2550 m	Reconnaissance de mouvements de trains. Bombardement : 7 bombes Aasen sur bifur-cation et tronçon d'Aulchin, Prouvy, 5 bombes Aasen sur station de Marly. 8 bombes Aasen et 2 obus 155 sur bifurquation d'Aulnay
Adjudant-Vincerot	11-12 mai	8 h	340 km	2500 m	Reconnaissance : région Douai. Bombarde-ment : 20 bombes Aasen et 2 obus de 155 sur voie ferrée, bifurcation sur Douai et sur la gare.
Adjudant-Vincerot.	26-27 mai	7 h 30	300 km	2600 m	Bombardement : 12 bombes Aasen et 4 obus de 155 sur bifurcation, sur Douai et sur la gare.
Adjudant-Vincerot.	4-5 juin	5 h 50	300 km	2500 m	Bombardement : 6 obus de 155 sur cantonne-ment.
Adjudant-Vincerot.	15-16 juin	6 h 12	260 km	2600 m	Bombardement : 12 bombes Aasen, 4 obus de 155 sur voie ferrée, entre Vitry-en-Artois et Brébières.
Adjudant-Vincerot.	18-19 juin	6 h 17	260 km	2750 m	Reconnaissance : voies ferrées Douai, Arras. Bombardement : 12 bombes Aasen, 4 obus de 155 sur gare de Vitry-en-Artois.

Comdt-Coutelle	19-20 juin	3 h 32	85 km	2500 m	Bombardement : gare de Vigneulles, 8 obus de 90, 6 de 155, de 220, 2 projectiles incendiaires.
Adjudant-Vincerot.	6-7 sept.	4 h 10	190 km	2650 m	Bombardement : 4 obus de 155 et 12 bombes Aasen SUT voie ferrée, entre Eterpigny-Pont-les-Bries.
Adjudant-Vincerot	8-9 sept.	4 h 32	160 km	2650 m	Bombardement : 12 bombes Aasen, 4 obus de 155 sur gare et usines gaz asphyxiants de Nesles.
Adjudant-Vincerot	12-13 sept.	4 h 08	« «	2700 m	Même mission (objectif).
Alsace	20-21 sept.	5 h 30	250 km	2250 m	Bombardement : 24 obus de 155 et 10 incendiaires, sur bifurcation d'Amagne-Luquy.
Alsace	22-23 sept.	5 h 20	290 km	2500 m	Bombardement : 16 obus de 220 sur gare de Laon et bifurcation Guignicourt.
Comdt-Coutelle.	22-23 sept.	2 h 50	72 km	2100 m	Ballon traversé par un obus, s'abat au bois de Bouchet.
Alsace	30 sept.	5 h 20	260 km	2200 m	Bombardement : 20 obus de 75, 16 de 155, suj gare d'Amagne-Luquy, Attigny et Vouziers.
Alsace	2 oct.	« «	« «		Ballon détruit par artillerie ennemie région Retheil.
Adjudant-Vincenot.	2-3 oct.	5 h 31	265 km	2750 m	Reconnaissance : région N. de la route de Cambrai à Arras. Bombardement : 4 obus, 12 bombes Aasen sur gare de Cambrai.

ANNEE 1916

D'Arlandes	27 janv.	5 h 53	340 km	2600 m	Bombardement : Fribourg, 18 obus de 155 et 20 de 90.
Adjudant-Vincenot.	30 mars	3 h 35	« «	2800 m	Reconnaissance : région Conflans, Metz, Briey, Thionville. Bombardement : 30 obus de 120 anilite sur gare Audun-le-Roman.
Adjudant-Vincenot.	2 avr	5 h 27	« «	2900 m	Reconnaissance : lignes région Audun, Thionville, Briey. Bombardement : 34 obus de 120 anilite sur gare Audun-le-Roman.
Champagne	24-25 avr	4 h 36	« «	3800 m	Bombardement : 1.200 kilos d'explosifs sur gare Conflans, 10 obus de 155 et 6 de 220.
Adjudant-Vincenot	26 avr	3 h 04	« «	2950 m	Bombardement : 1.200 kilos d'explosifs sur gare Conflans, 10 obus de 155 et 6 de 220.
D'Arlandes	26 avr	5 h 53	320 km	3400 m	Bombardement : 30 obus de 120 anilite sur gare Bayonville.
Champagne	26-27 avr	4 h 41	« «	4250 m	Bombardement, de Bensdorf, 20 obus 155 et 10 de 90.
Champagne	21 mai	2 h 40	« «	3700 m	Bombardement : 1.200 kilos d'explosive région Etain.
Adjudant-Vincenot.	21-22 mai	5 h 11	250 km	2900 m	Bombardement : 1.100 kilos d'explosifs sur gare de Brieulles. Le ballon atteint par un projectile ennemi est obligé d'atterrir à Benoîte-Vaux. Bombardement : 30 obus anilite sur voie ferrée de Brieulles-sur-Meuse.
Adjudant-Vincenot	1-2 juin	4 h 30	« «	2950 m	Bombardement : 30 obus anilite sur cantonnements ennemis au N. de Verdun; atteint par les projectiles ennemis. le ballon est obligé d'atterrir dans le ravin de Senoux.
D'Arlandes	26-27 juil	5 h 40	« «	4125 m	Bombardement : région de Nesles, 6 obus de 220, 16 obus de 165, 1 de 220.

D'Arlandes	22-23 sept	4 h 47	200 km	3500 m	Bombardement : 1.000 kilos explosifs à l'anilite sur les voies ferrées région de Mar-coing.
Champagne	27- 28 dec	5 h 37	« «	3900 m	Bombardement : 10 obus de 155 et 24 de 220 gros sur usines d'Hagondange.
Pilatre-de-Rozier		7 h 15	340 km	3325 m	Bombardement : 900 kilos d'explosifs sur aciéries de Neunkirchen.

ANNEE 1917

Champagne	23-24 fevr	6 h 28		4120 km	Bombardement de la région de Briey.
Pilatre-de-Rozier	23-24 fevr	« «		« «	Le ballon tombe en flammes à Vœllerdingen. Tout l'équipage est tué.

ANNEXE I

1ER GROUPE D'AEROSTATION

LISTE NOMINATIVE

des Officiers, Sous-officiers, Caporaux et Soldats
des Compagnies d'Aérostiers de campagne,
morts au Champ d'honneur
ou décédés des suites de blessures de guerre

NOMS ET PRENOMS	*Cie*	*DATE ET LIEU (1)*

Chefs de Bataillon

LINDECKER C.-H	P. A. Epinal	16 novembre 1914.

Capitaines

PATTE G.-H.-V	E.M. 8e C. A.	16 décembre 1918, à Chamicy(Oise).

LIEUTENANTS

CHALLE L	42è	24 avril 1917. Ferme de la Cour-Soupir (Aisne).
CREMIERE J	49è	1er mai 1917 Chassemy (Aisne (B).
REGNARD G.-M	31è	1er mai 1917. Longueval (Aisne) (B).

SOUS-LIEUTENANTS

AUDRAIN G	59è	12 avril 1918, Bleraucourdelle (Aisne) (B).
BASSETTI J	51è	5 mai 1916, Dannemarie (B).
CALDERON J.	30è	5 mai 1916, Braban (Meuse) (B).
CONS F.-P.-A	67è	1er novembre 1917 Saint-Jean-sur-Tourbe (Marne) (B).
LEVEQUE M.-L	39è	3 septembre 1918, Chaulnes (Somme)
PARIZY H.-T	82è	11 février 1918, Manonville (B)
PERRODY. P.-A.-L.	35è	24 novembre 1917, Salonique (B)
RAY J	19è	30 avril 1917 Pévy (Marne) (B).
RIVIERE R.-J.-M.	42è	24 avril 1917, Ferme de la Cour-Soupir (Aisne).
SAPIN M.-A	57è	17 avril 1917 ambulance 7/4, secteur postal 71
VAN DEN BRULEA.J.	27è	4 juin 1918, ambulance britannique, secteur postal 122

ADJUDANTS

CONTENTIN J	28è	5 mai 1916, ambulance 1/21. à Somme-Suippes (B).
DELISLE H.-V	46è	26 juillet 1918, Petit-Fleury (Marne).
GUERIN G.-H	87è	29 avril 1917, Génicourt (Meuse)' (B).
HUMBERT L	21è	7 juin 1918, hôpital d'évacuation. B/52. Coulommiers (B).
MALLET M	55è	9 juillet 1916 (B).

ASPIRANT

LENGLET E.	67è	1er novembre 1917, Saint-Jean-sur-Tourbe (Marne) (B).

SERGENTS

BES G	78è	16 mars 1916, Jouy-en-Argonne (Meuse) (B).
CAILLOT P.-A	35è	1er octobre 1917. Revigny (Meuse).
DEBAS C.-A	69è	3 avril 1918, Vadelaincourt (Meuse) (B).
DELAMOTTE M.-D	44è	10 décembre 1915, Hangest-en-Santerre (Somme) (B).
DUCHESNE P.-A	35è	15 septembre 1916, environs de-Hirsova (Orient) (B).
FAURE T	80è	25 janvier 1918. Bois-Bourrus, Verdun (Meuse) (B).
GERNEY L.-N	32è	9 mai 1917. environs de Cravary (Orient.) (B).
GIACOBBI S.-J.-B	30è	25 avril 1917, Ventelay, secteur postal 64 (Marne) (B).
RAVIER E	46è	26 juillet 1918, Petit-Fleury (Marne).
ROZE E	34è	14 octobre 1915, Vadenay (Champagne) (B)
SALATS J.-L	24è	5 mai 1916. Mezières (Somme) (B).
SATTDET S.-C	36è	26 avril 1917 (B).
SIMON F.-N.-L	28è	2 août 1915 (B).
SPIESS G	53è	5 mai 1916, Bras (Meuse) (B).
VERNEÜIL G	49è	1er avril 1918. Trigny (Marne) (B)
VOLTZ C	27è	juillet 1916; Vadelaincourt- (Meuse) (B)

CAPORAUX

BONHENRY P.-C.-A.	43è	14 septembre 1915, Ste-Menehould.
CHEVANCE M.-E	27è	4 juin 1918, Poperinghe (Belgique).
DUGUET A.-J	83è	23 août- 1918 Villers-Hélon (Aisne).
HERGOTT M.-M	46è	26 juillet 1918, Petit-Fleury (Marne).
LAFAURE C.-E	46è	27 mai 1918 Cuiry-les-Chaudardes (Aisne).
LEVERRIER C.-J.	50è	16 septembre 1918. Somme-Tourbe (Marne).
MEUNIER M.	83è	22 août 1918. Bois-d'Housse (Aisne).
MOUGEOT L	40è	8 juillet 1916, hôpital d'Orléans.
NATIVELLE	64è	9 mars 1917, hôpital de Caen.
PLANTIER	23è	14 septembre 1915, Rechesy (Haut-Rhin).

SACILLY A	83è	14 septembre 1917. Fleury-sur-Aire (Meuse).
TOUZE A.-P	46è	27 mai 1918, Trelon.

MAITRES-OUVRIERS

DEROUET C.-J	46è	26 juillet 1918, Forêt de la montagne de Reims.

SOLDATS DE 1ère CLASSE

ARTIGUES	25è	26 janvier 1921, hôpital de Versailles

SOLDATS DE 2e CLASSE

BARBIER V.-F.-A.	46è	1er juin 1918. Cuiry-les-Chaudardes (Aisne).
BARET A.-M	63è	2 décembre 1916, Caix (Somme).
BARTHELEMY E.-M	51è	9 octobre 1918. Somme-Py (Somme).
BERNARD C	59è	22 mai 1916. Ville-sur-Cousances (Meuse).
BERNARD P.-Y.-J	46è	29 juillet 1918. ambulance 13/20, secteur postal 220.
BERTHOUT V.-J.-P.	76è	8 septembre 1918, Epernay (Marne).
BERTONCINI J.-A.	91è	25 avril 1917. ambulance 8/2.
BORIE E	30è	11 janvier 1917, hôpital d'Amiens (Somme).
BOUCHARD A	31è	9 octobre 1918, environs de Grateuil.
BOULANGER L.-J	56è	13 juin 1918 Coyolles (Aisne).
CARNOY G	29è	20 juin 1918. Coyolles (Aisne).
CAZENAVE A.-F.	46è	26 juillet 1918, Petit-Fleury (Marne).
CAZIN S.-A	25è	20 juin 1916 Regret (Meuse).
CHAPOUL P.-E	62è	5 août 1916, Suzanne.
CHAPUIS L	33è	3 septembre 1917, ambulance 8/1, secteur postal 151 (Belgique).
CLAVEL J.-A	55è	3 janvier 1918, ambulance 3/2.
COMMARIEU P.-J.	46è	27 mai 1918 Cuiry-les-Chaudardes (Aisne).

SOLDATS DE 2e CLASSE *(suite)*

CONRARDY E.-N.	1è Cie du P.A.	15 juillet 1918. Saint-Hilaire-au-Temple (Marne).
DANCERNE J.-C.	1è COAé	16 août 1918. hôpital de Chartres. 29
DOMENGET C	46è	29 août 1916, Eclusier (Somme).
DUBOURDIEU J.-A.	63è	12 mai 1917, bois de Sept-Vaulx (Marne).
DUFRANÇAIS A.-E.	27è	9 octobre 1918, ambulance 13/4. à Coulommiers.
DUROSSOY F.-M.	35è	20 mars 1917. Hegotin, près Monastir (Serbie).
ENOT P.-J.	33è	8 septembre 1917, ambulance 8/1, S. P. 213. hôpital de Zuidlwuis, à Costevleteren'.

FABIERES J	50è	28 octobre 1916, bois de Favières-(Somme).
FLORIOT E.-H	63è	2 décembre 1916. Caix (Somme)
FORTIER P.-C	34è	27 septembre 1917, Dombaslea-en-Argonne (Meuse).
FREY G.-E	94è	2 août 1917, Dombasles-en-Argonne (Meuse).
GABARROCAS J.-J.	46è	26 juillet 1918. ambulance 223, secteur postal 65.
GARCIN J.-E	34è	26 juillet 1917, Vadelaincourt (Meuse).
GAUTHEY F.-L.	34è	29 juillet 1917, ambulance 2/155, à Verdun.
GESLIN A.-L	47è	14 septembre 1918. Mont-Saint-Martin (Aisne).
GOUBAS		Ambulance 13/20, S. P. 220 (camp Dillemaun)..
GOUTTES F	23è	30 juin 1916, ambulance 16/2.
HARNIST E.-A	38è	22 juin 1916. Blercourt (Meuse).
I Z A R A -P.	66è	9 mai 1917. Vauxtin (Aisne).
JOUET R.-M.-J	59è	4 juillet 1918. hôpital de Vannes.
JOZROLAND M.-P.	46è	27 mai 1918 Bouilly (Marne).
KINGAERT P.-A	27è	22 août 1918.
KERHAMON G.	91è	31 août 1918. Noyant (Aisne).
LADOIRE . F	57è	29 mars 1917 ambulance 1/105.
LALEU O.-A	46è	27 juillet 1918. Reims (Champagne).
LAMY E.-E	55è	18 août 1917. Bourrus-Verdun.
LAROCHETTE A.-V.	29è	18 mai 1919. villa d'Arcueil, à Vanves.
LAVERRIERE A.-E.	77è	8 août 1918, hôpital n° 36 à Paris.
LEBEGUE A	60è	12 janvier 1917, Migueville (Meurthe-et-Moselle) .
LE CUNFF V.	91è	25 avril 1917. Trigny (Marne).
LEDUC A.-E.	46è	26 juillet 1918. Petit-Fleury (Marne).
LETOURNEAU E	76è	8 novembre 1916. hôpital d'Amiens.
LUMARET F	27è	8 mars 1916, Monthairons (Meuse).
MAHE M	19è	6 octobre 1918. Auvre (Marne).
MENISSIER E.-L	51è	9 octobre 1918 Somme-Py (Marne).
MERCAPIDE F	50è	28 octobre 1916. Maricourt (Somme).
MESSAGE A.-A	83è	22 août 1918. Villers-Hilon (Aisne).
MICHON E	46è	26 juillet 1918. Petit-Fleury (Marne).
NOAILLON C	54è	21 mai 1916. Vadelaincourt (Meuse).
ORNIN P	33è	7 septembre 1917. ambulance 8/1 (Belgique).
PANCHET M.-E.-B.	1è COAé	15 août 1918 hôpital de Chartres.
PERROT L.-J.	54è	3 mars 1916.
PHALIPPOU F.-A	59è	20 août 1917, Belrupt (Meuse).
PIETRI A.-M	51è	16 mars 1918. Marvillars
POIDEVIN P.-A	83è	4 novembre 1918, Ferme Mardehagin.
POTTIER R	33è	8 septembre 1917, Rousbrugge (Belgique).
POULIN J	46è	27 juillet 1918 Montagne de Reims, ambulance 13/20.
RADENAC		Maizy (Aisne).
RIEU J	46è	26 juillet 1918. Petit-Fleury (Marne).
ROUX A.-M	46è	27 mai 1918 Cuiry-les-Chaudardes (Aisne).
SAINT J.-A.-E	86è	15 octobre 1917, hôpital de Bordeaux.

SANTINI D	51è	16 août 1918. torpillage du transport Balkans.
SERVAIS L.-V	33è	8 septembre 1917, ambulance 8/1, S. P. 213 (Belgique).
SOUINLARD J.-M.-F	56è	21 avril 1918.
THEVENOT B	33è	8 septembre 1917, Rousbrugge (Belgique).
THIERRY V.-F.-J	38è	4 octobre 1918. Seraucourt-le- Grand (Aisne).
THUOT H.-L	24è	27 octobre 1918. Le Cateau (Nord).
VENERINI J.-J.	45è	7 août 1918 torpillage du transport Balkans.
WARANT E.-F.-E	5è	31 mai 1917 Orchies (Nord).

(1) La lettre (B) Indique les observateurs en ballon qui ont été tués ou sont morts de blessures reçues en service aérien.

LISTE NOMINATIVE

Des officiers, sous-officiers et caporaux aérostiers faisant partie des équipages de dirigeables ou détachés dans l'Aviation, morts au champ d'honneur ou décédés des suites de blessures de guerre

NOMS ET PRENOMS	*DATE ET LIEU DU DECES*

I. EQUIPAGES DE DIRIGEABLES

CAPITAINES

CAUSSIN B.-J.-H.	12 mai 1916, à bord du *T*, perdu en Méditerranée.
PRECHEUR L.-A.	24 février 1917, à bord du *Pilâtre-de-Rozier*, bois de Vœllerdingen, canton de Sarre-Union (Bas-Rhin).

LIEUTENANTS

JOURDAN A.-F.	24 août 1914, à bord du *Dupuy-de-Lâme*, à Courcy (Marne).
LECLERC A.-J.	12 mai 1916, à bord du T, perdu en Méditerranée.
VANDENBOSCH.	24 février 1917, à bord du *Pilâtre-de-Rozier*, bois de Vœllerdingen, canton de Sarre-Union (Bas-Rhin).

ADJUDANTS

BRICE C.-A	12 mai 1916, à bord du *T*, perdu en Méditerranée.
LUXEUIL M.-M.	24 février 1917, à bord du *Pilâtre-de-Rozier*, bois de Vœllerdingen, canton de Sarre-Union (Bas-Rhin).
QUITTET A.-M.	24 février 1917, à bord du *Pilâtre-de-Rozier*, bois de Vœllerdingen, canton de Sarre-Union (Bas-Rhin).
REMIA A.-A.-E...	12 mai 1916, à bord du *T*, perdu en Méditerranée.

SERGENTS

ARNAUD A.-D.-E.	24 février 1917, à bord du *Pilâtre-de-Rozier*, bois de Vœllerdingen, canton de Sarre-Union (Bas-Rhin).
BASSEVILLE P.	21 octobre 1918, à bord de l'*A. T. 8*, disparu en mer.
BERTHE J.-L.,dit DUBUC	24 février 1917, à bord du *Pilâtre-de-Rozier*, bois de Vœllerdingen, canton de Sarre-Union (Bas-Rhin).
DRUMINY A.-L.	3 octobre 1915, à bord de l'Alsace, près de Rethel.
GUÉRIN P.-H.-L.	24 février 1917, à bord du *Pilâtre-de-Rozier*, bois de Vœllerdingen, canton de Sarre-Union (Bas-Rhin).
LEDUC H.-M.	24 février 1917, à bord du *Pilâtre-de-Rozier*, bois de Vœllerdingen, canton de Sarre-Union (Bas-Rhin).
ROBERT E.-P.	24 février 1917, à bord du *Pilâtre-de-Rozier*, bois de Vœllerdingen, canton de Sarre-Union (Bas-Rhin).

II. — AÉROSTIERS DÉTACHÉS DANS L'AVIATION

NOMS ET PRENOMS	*DATE ET LIEU DU DECES*

CAPITAINES

BACON E.-F.-V.	18 mars 1916, en combat aérien, près de Mulhouse.

LIEUTENANTS

RAGOT J.-J.-J.	5 septembre 1914, tué au cours d'une reconnaissance en avion (bataille de la Marne)
RICHET A.	29 août 1918, en combat aérien, près d'Anizy- le-Château.
TOURTAY J.	26 février 1918, chute d'avion au retour d'un combat aérien.
VAUGLIN E.-L.	2 décembre 1914, en combat aérien, ambulance de Villers-Bretonneux (Somme).

ADJUDANTS-CHEFS

DAGUET J.-F.-A.	29 janvier 1918, chute d'avion en mer, au large du Crotoy.

ADJUDANTS

BAUDRY F.-A.-C.	19 mai 1918, en combat aérien, à Rehainyilliers (Meurthe-et-Moselle);
GALVIN A	24 juin 1917, chute d'avion, à Sermamagny (Territoire de Belfort).
LEBON M.-J.-A...	12 août 1917, chute d'avion, près de Fismes (Marne).
ROBERT M.-J.-E.	19 juillet 1918, décédé à Châlons-sur-Marne, des suites de blessures reçues en combat aérien.
TEÜRLAY P.-E...	21 janvier 1918, chute d'avion, à Compiègne.
WALTER A.-C....	22 mai 1919, chute d'avion, à Vélizy.

SERGENTS

BEDEL M.-H.-R.	24 octobre 1917, chute d'avion, à Vailly (Aisne).
CHAMPAGNOLE.	4 juin 1918, en combat aérien, à Montreuil-aux- Lions (Seine-et-Marne).
CORDONNIER H.	4 février 1918, en combat aérien, à Luxeuil.
ERB G.-G	1er mai 1917, au retour d'une mission.
KAMINSKY R.-E.	16 septembre 1917, chute d'avion, à Varesses (Oise).
MARTIN L.-F	10 mai 1917, chute d'avion .à Dieulouard (Meurthe-et-Moselle).
VAYSSET J	18 mars 1916, combat aérien, près Mulhouse.

NOMS ET PRENOMS	*DATE ET LIEU DU DECES*

CAPORAUX

BOUVIER H.E.	22 avril 1918, chute d'avion, au Bourget.
HEINE S.	30 septembre 1918, en combat aérien, près de Carnay-en-Dormois.
HOGUET A.-J.-F.	1er août 1918, chute d'avion, près de la Fère-Champenoise.
PERROT A	12 janvier 1918, chute d'avion au camp d'Avord.
PORTRAIT G.	Chute d'avion à Tours.

*

* *

*

ANNEXE II

CITATIONS COLLECTIVES ET INDIVIDUELLES OBTENUES AU 1er GROUPE D'AEROSTATION

I. — Citations collectives des unités

	NATURE. NUMÉRO, DATE ET ORIGINE DE L'ORDRE

N° Cie	Armée	Corps d'Arm	Div.	Régt	NUMÉRO. DATE ET ORIGINE
19è		1			N- 3432, du 29 mai 1916.
			1		N° 53, du 29 iuillet 1916, de la 41e D. I.
			1		N° 63, du 22 septembre 1917, de la- D. I. Marocaine.
21è		1			N° 138, du 17 septembre 1916, du 7è C. A.
24è			1		N° 158, du 5 septembre 1917, de la 26è D. I
			1		N° 275/P. du 7 septembre 1918, de la 56è D. I.
26è			1		N° 29, du 4 décembre 1914. de La 57è D. I.
28è				1	N° 2 du 14 juin 1915. de l'Aéronautique de la lère armée.
29è		1			N° 258. du 10 août 1918. du 30è C.A.
		1			N° 138. du 17 septembre 1916. du 7è C. A.
				1	N° 4, du 30 juin 1918, de l'Aéronautique de la 10° armée.
30è				1	Du 19 juillet 1918, de l'Aéronautique de la 1re armée.
		1			N° 300, du 9 février 1919. du 9è C. A.
31è		1			N° 286, du 25 novembre 1918, du 9« C. A.
33è				1	N° 1302, du 9 octobre 1917, de l'Aéronautique de la lr armée.
		1			N° 64. du 30 juillet 1918. du 1er C. A.
34è		1			N° 811/A, du 13 février 1919. du 32è C. A.
36è			1		N° 481. du 1er septembre 1917. de la 25è D. I.
37è	1				N° 98, du 26 mars 1915, de la 8è armée
				1	N° 1309, du 17 janvier 1918. de l'Aéronautique de l'armée belge.
		1			N° 123, du 22 octobre 1918. du 36è C. A.
39è		1			N° 44, du 13 avril 1915.
		1			N° 44, du 2 novembre 1917.
		1			N° 84, du 23 août 1918, du 35è C. A.
40è			1		N° 170. du 7 novembre 1918. de la 23è D. I.
43è		1			N° 84, du 19 août 1918. du 5è C. A.
45è		1			N° 433, du 15 décembre 1918. du 11è C. A.
46è		1			N° 138 du 17 septembre 1916. du 7è C. A.
49è				1	N° 1302, du 9 octobre 1917, de l'Aéronautique de la 1ère armée.
54è		1			Du 6è C. A.
56è			1		N° 50 du 1er septembre 1918, de la 2e Division Marocaine.
59e		1			N° 293. du 30 novembre 1918, du 2« C. A.
60e					

N° Des Cies	Armée	Corps d'arm.	Division	Régiment	NUMÉRO. DATE ET ORIGINE
			1		N° 170, du 7 novembre 1918, de la 23« D. I.
61e				1	N° 418, du 12 avril 1919, de l'Aéronautique d'armée.
62e		1			N° 138. du 7 septembre 1916, du 7« C. A.
63e		1			N° 382, du 8 octobre 1918, du 10« O. A.
64e		1			N° 4. dû 2 février 1919, du 6e C.A.
67e		1			N°443, du 3 septembre 1918. du 35« C. A.
68e				1	N° 214, du 18 février 1919, de l'artillerie du 20« C. A.
69e		1			N° 84, du 19 août 1918, du 5« C. A.
72e				1	N° 1302. du 9 octobre 1917, de l'Aéronautique de la 1ère armée.
75e			1		N° 404, du 26 août 1918, de la 133« D. I.
76e	1				N° 426, du 14 novembre 1918, de la 5" armée.
77e				1	N° 48. du 28 mai 1918. de l'artillerie de la 5e armée.
80e		1			N° 304, du 5 octobre 1916, du 35e C. A.
		1			N° 123. du 22 octobre 1918. du 36e C. A.
81e				1	N° 1302. du 7 octobre 1917, de l'Aéronautique de la 1ère armée.
82e		1			N°811/A, du 13 février 1919, du 32e C. A.
83e			1		N° 126. de la 87e D. I.
88e		1			N° 189, du 7 juin 1918.
93e				1	N° 1302, du 9 octobre 1917, de l'Aéronautique de la 1ère armée.
94e				1	N° 5, du 30 août 1917, de l'artillerie du 13e C. A.
TOTAL	2	27	11	13	

II. — Décorations individuelles

	CHEVALIERS de la LEGION d'honneur	MEDAILLES militaires	CITATIONS A L'ORDRE :			
			de l'Armée	du Corps d'Armée	De la Division	du Régiment
Décorations indiv. (1)...	133	71	281	279	183	323
Décorations posthumes (1)...	12	84	«	»	»	85
Totaux	145	155	281	279	183	408
			1151			

(1) A la date du 1er octobre 1922

ANNEXE III

TABLEAU
DES COMPAGNIES D'AEROSTIERS D'OBSERVATION
AYANT PARTICIPE A LA GUERRE DE 1914-1918

I. — **Compagnies de port d'attache**

N° Des Cies	DATE de Formation Des Cies	ORIGINES Eléments Constitutifs	Lieux de Formation	Dates de Dissolution N° des Cies Actuelles (1)
1e	2 aout 1914 (mobilisat°)	1ère Cie de temps de paix (1/2 Cie de Toul)	Toul	31 août 1919
2e	__	2e Cie de temps de paix (1/2 Cie d'Epinal)	Epinal	24 févr. 1919
3e	__	2e Cie de temps de paix (1/2 Cie de Belfort)	Belfort	1er janv. 1919
4e	__	4e Cie de temps de paix (1/2 Cie de Verdun)	Verdun	16 juil. 1917
5e	__	4e Cie de temps de paix (1/2 Cie de Maubeuge)	Maubeuge	Prisonnière à Maubeuge le 7 sept. 1914
6e	__	5e Cie de temps de paix (Camp de Chalons)	Camp de Chalons	4 oct. 1914
7e	__	1ère Cie de temps de paix (1/2 Cie de Saint-Cyr)	Saint-Cyr	1er oct. 1918
8e	__	1ère Cie de temps de paix (5e Cie de Chalons)	Langres, puis Camp de Chalons	1er juill. 1918

(1) L'indication 2/4, par exemple, signifie 4e compagnie du 2e régiment d'aérostation (voir ci-après annexe 4, 5, 2e)

III. — Compagnies d'aérostiers d'observation
IV.
1°- Compagnies provenant des compagnies d'aérostiers de place et de port d'attache

19e	1 janv 1915	Prélèvem. sur la 22e Cie, Cie de Place d'Epinal.	P.A. D'Epinal	25 mars 1919
20e	1 fevr 1915	Eléments fournis par le 17e C. A. et par la 34e Cie.	Front de Champagne	2/4 à Toulouse
21e	2 aout 1914	1 section de la 21e Cie de Toul.	P.A. de Toul	1/10 à Angers
22e	2 aout 1914	Prélèvem, sur la 22e Cie, Cie de Place d'Epinal.	P.A. d'Epinal	1er oct 1914
23e	1er fevr 1915	1 section de la 23e Cie de Belfort	P.A. de Belfort	25 mars 1919
24e	1er fevr 1915	2e section de la 24e Cie de Verdun.	P.A. de Verdun	1er fevr 1919
25e	1er fevr 1915	1 section de la 21e Cie de Toul.	P.A. de Toul	6 fevr 1919
26e	1er fevr 1915	1 section de la 23e Cie de Belfort.	P.A. de Belfort	2/1 à Nevers
27e	1er fevr 1915	1 section de la 23e Cie du P.A. Belfort.	P.A. de Belfort	1er fevr 1919
28e	1er fevr 1915	3e section de la 24e Cie de Verdun.	P.A. de Verdun	12 mars 1919
29e	1er fevr 1915	1e section de la 24e Cie de Verdun.	P.A. de Verdun	8 mars 1919

30e	28 sept 1614	Section de cerfs-volants de Belfort.	P.A. de Belfort	2/2 à Nevers
31e	1 oct 1914	Eléments de la 21e Cie à Toul.	P.A. de Toul	1er fevr 1919
32e	1 oct 1914	Eléments de la 22e Cie d'Epinal.	P.A d'Epinal	1er fevr 1919
33e	1 oct 1914	1 section de la 23e Cie de Belfort.	P.A. de Belfort	2/5 à Toulouse
34e	1 oct 1914	Prélevé sur la 24e Cie de Place de Verdun.	P.A. de Verdun	2/8 à Privas
35e	16 oct 1914	Eléments des 6e et 8e Cies de port d'attache.	Saint-Cyr	20 fevr 1919
36e	4 oct 1914	Eléments des 6e et 8e Cies de port d'attache.	Saint-Cyr	2/3 à Nevers
37e	4 oct 1914	Eléments de la 6e Cie de port d'attache.	Saint-Cyr	1/7 à Versailles
38e	1 oct 1914	Eléments de la 22e Cie d'Epinal.	P.A d'Epinal	2/9 à Privas
39e	1 dec 1914	Section de cerfs-volants d'Epinal.	P.A d'Epinal	6 fevr 1919

2°- Compagnies entièrement constituées au dépôt

N° Des Cies	DATE de Formation Des Cies	ORIGINES Eléments Constitutifs	Lieux de Formation	Dates de Dissolution N° des Cies Actuelles (1)
40e	1 janv 1915	Provenant du dépôt	Bourges	1/1 à Epinal
41e	1 janv 1915	Provenant du dépôt	Bourges	6 fevr 1919
42e	11 janv 1915	Provenant du dépôt	Saint-Cyr	24 fevr 1919
43e	11 janv 1915	Provenant du dépôt	Saint-Cyr	1/4 à Compiègne
44e	21 mai 1915	Provenant du dépôt	Saint-Cyr	1 juillet 1919
45e	6 juin 1915	Provenant du dépôt	Saint-Cyr	1/11 à Angers

3° Compagnies automobiles constituées au dépôt de Saint-Cyr
par dédoublement de compagnies existante.

46e	8 aout 1915	Eléments de la 39e Cie	Saint-Cyr	1er fevr 1919
47e	8 aout 1915	Eléments de la 30e Cie	__	24 fevr 1919
48e	18 aout 1915	Eléments de la 32e Cie	__	1er fevr 1919
49e	18 aout 1915	Eléments de la 24e Cie	__	10 juil 1919
50e	8 sept 1915	Eléments de la 40e Cie	__	1er fevr 1919
51e	8 sept 1915		__	1er fevr 1919
52e	1er oct 1915	Eléments de la 27e Cie	__	6 fevr 1919
53e	1er oct 1915	Eléments de la 37e Cie	__	24 fevr 1919
54e	8 nov 1915	Eléments de la 20e Cie	__	11 fevr 1919
55e	8 nov. 1915	Eléments de la 33e Cie	__	8 mars 1919

4° Compagnies constituées dans les ports d'attache des places fortes
(en sections puis en compagnies autonomes)
par dédoublement des compagnies existantes

N° Des Cies	DATE de Formation Des Cies	ORIGINES Eléments Constitutifs	Lieux de Formation	Dates de Dissolution N° des Cies Actuelles (1)
56e	1er déc. 15	Section de la 33e Cie, formée en juillet 1915 au P. A. de Toul.	Aux Armées	1/2 à Compiegne
57e	1er déc. 15	Section de la 34e Cie, formée en juillet 1915 au P. A. d'Epinal.	Aux Armées	1/2 à Angers
58e	1er déc. 15	Section de la 45e Cie, formée le 26 juil. 1915 au P. A. de Belfort	Aux Armées	2/10 à Privas
59e	1er jan. 16	Section de la 24e Cie, formée le 24 juillet 1915 au P. A. de Toul	Aux Armées	2/6 à Toulouse
60e	1er jan. 16	Section de la 35e Cie, formée en juillet 1915 au P. A. de Toul	Aux Armées	1er février 1919
61e	1er jan. 16	Section de la 41e Cie, formée le 18 aout 1915 au P. A. d'Epinal.	Aux Armées	1/6 à Compiegne
62e	11 jan. 16	Section de la 20e Cie, formée en juillet 1915 au P. A. de Belfort	Aux Armées	1/8 à Versailles
63e	11 févr. 16	Section de la 43e Cie, formée le 27 juil. 1915 au P. A. de Verdun	Aux Armées	29 juin 1919

5° Compagnies constituées au front
(en sections puis en compagnies autonomes)
par dédoublement de compagnies existantes

64e	11 févr 1916	Sect. de la 46e Cie, formée le 14 janv. 1916.	Aux Armées	29 juin 1919
65e	11 févr 1916	Section de la 21e Cie, formée le 1er janv 1916	Aux Armées	1er juillet 1919
66e	11 févr 1916	Section de la 40e Cie, formée en fevr 1916	Aux Armées	1er février 1919
67e	11 févr 1916	Section de la 50e Cie, formée le 8 février 1916	Aux Armées	1er février 1919
68e	11 févr 1916	Section de la 19e Cie, formée le …	Aux Armées	C.I. Aero à Esnon
69e	11 févr 1916	Section de la 29e Cie, formée le …	Aux Armées	1er octobre 1919
70e	11 mars 1916	Section de la 37e Cie, formée le …	Aux Armées	24 février 1919
71e	11 mars 1916	Section de la 25e Cie, formée le …	Aux Armées	25 mars 1919
72e	11 mars 1916	Section de la 26e Cie, formée le …	Aux Armées	8 mars 1919
73e	11 mars 1916	Section de la 23e Cie, formée le …	Aux Armées	1er février 1919
74e	11 mars 1916	Section de la 27e Cie, formée le …	Aux Armées	1/9 à Versailles
75e	11 mars 1916	Section de la 42e Cie, formée le …	Aux Armées	1/3 à Epinal
76e	21 mars 1916	Section de la 44e Cie, formée le …	Aux Armées	2/7 à Toulouse

77e	21 mars 1916	Section de la 34e Cie, formée le …	Aux Armées	1/6 à Compiegne
78e	21 mars 1916	Section de la 45e Cie, formée le …	Aux Armées	1er février 1919
79e	1er avr 1916	Section de la 31e Cie, formée le …	Aux Armées	10 juillet 1919
80e	11 avr. 16	Section de la 49e Cie, formée le 11 mars 1916	Aux Armées	1er février 1919
81e	11 avr. 16	Section de la 41e Cie, formée le 11 mars 1916	Aux Armées	6 février 1919
82e	21 avr. 16	Section de la 28e Cie, formée le 1er mars 1916	Aux Armées	6 février 1919
83e	21 avr. 16	Section de la 38e Cie, formée le 1er mars 1916	Aux Armées	24 février 1919
84e	21 avr. 16	Section de la 39e Cie, formée le 1er avril 1916	Aux Armées	6 février 1919
85e	21 avr. 16	Section de la 30e Cie, formée le 31 mars 1916	Aux Armées	12 mars 1919
86e	21 avr. 16	Section de la 52e Cie, formée le …	Aux Armées	1er février 1919
87e	1er mai 1916	Section de la 53e Cie, formée le …	Aux Armées	30 juin 1919
88e	1er mai 1916	Section de la 43e Cie, formée le 1er avril 1916	Aux Armées	24 février 1919
89e	1er mai 1916	Section de la 48e Cie, formée le …	Aux Armées	23 février 1919
90e	1er mai 1916	Section de la 47e Cie, formée le …	Aux Armées	30 juin 1919
91e	11 mai 1916	Section de la 51e Cie, formée le 1er avril 1916	Aux Armées	24 février 1919
92e	11 juin 1916	Section de la 36e Cie, formée le …	Aux Armées	7 février 1919
93e	1er juillet 1916	Section de la 25e Cie, formée le …	Aux Armées	6 février 1919
94e	1er juillet 1916	Section de la 54e Cie, formée le …	Aux Armées	8 mars 1919

III. — Compagnies d'ouvriers d'aérostation

	2 août 1914	11e Section aéronautique	Ch.-Meudon	1er C.O.Aé
2e Cie	1er octobre 1918	7e Cie d'aérostiers de St-Cyr	Saint-Cyr	1er décembre 1919

ANNEXE IV

TABLEAUX indiquant la transformation du 1er Groupe d'Aérostation du temps de guerre en ler et 2e régiments d'aérostation du temps de paix

1° A la fin des opérations de démobilisation, 24 compagnies d'aérostiers de campagne sont maintenues en service et réparties en 7 bataillons, ainsi qu'il suit :

FORMATION	COMMANDANTS	Cies	LIEU DE STATIONNEMENT
1er bataillon	Chef de bataillon RENAUX	40e 56e 76e	Lutterback (près Mulhouse)
2° bataillon	Capitaine LEVEAU	43e 61e 78e	La Croix Saint-Ouen (près Compiègne)
3e Bataillon	Chef de bataillon FICHON	34e 38e 58e	Neuhaf (près Strasbourg)
4° bataillon	Chef de bataillon MUIRON	21e 45e 57e	Saint-Maxtin d'Ablois (près Epernay)
5° bataillon	Chef de bataillon BIENVENUE	26e 30e 36e	Metz
6° bataillon	Chef de bataillon PATART	20e 33«e 59e 76e	Biebrich (près Mayence)
7° bataillon	Chef d'escadron RENIE	37e 62e 74e	Saint-Cyr
Centre d'instruction d'aérostation	Chef de bataillon NEANT	68e	Esnon (Yonne)
Centre de réintégration du matériel d'aérostation militaire		69e(1)	Vadenay (St-Hilaire au Temple)

(1) La 69e compagnie a été dissoute le 30 septembre 1919.

2° Le 1er novembre 1919, les 7 bataillons d'aérostiers ci- dessus forment 2 groupements d'aérostation (voir ci-après).

Le 1er janvier 1920, les n° des compagnies des 1er et 2e groupements d'aérostation sont modifiés conformément aux indications des tableaux suivants :

A. — Groupement d'aérostation n° 1

Etat-major à Versailles — Lieutenant-colonel Patart

Bataillons			Compagnies	
Numéros		Garnison	Numéros	
Anciens	Nouveaux		Anciens	Nouveaux
1er	1 er	Epinal	40 56 75	1 ou 1/1 2 ou 1/2 3 ou 1/3
2e	2e	Compiègne	43 61 78	4 ou 1/4 5 ou 1/5 6 ou 1/6
7e	3e	Versailles	37 62 74	7 ou 1/7 8 ou 1/8 9 ou 1/9
4e	4e	Angers	21 45 57	10 ou 1/10 11 ou 1/11 12 ou 1/12

B. — Groupement d'aérostation n° 2

Etat-major à Toulouse — Chef de bataillon Boret

5e	1 er	Nevers	26 30 36	1 ou 2/1 2 ou 2/2 3 ou 2/3
6e	2e	Toulouse	20 33 59 76	4 ou 2/4 5 ou 2/5 6 ou 2/6 7 ou 2/7
3e	3e	Privas	34 38 58	8 ou 2/8 9 ou 2/9 10 ou 2/10

C. — Centre d'instruction d'aérostation

A Cosne (68e compagnie) — Chef de bataillon Néant

3° A la date du 1er juillet 1920, les 1er et 2e groupements d'aérostation deviennent 1er et 2e régiments d'aérostation.

4° Les ateliers de réparation de l'aérostation commandés par le chef de bataillon Gaucher ont continué de fonctionner à Versailles (La Ménagerie) et Saint-Cyr jusqu'au 1er juillet, date à laquelle ils ont été dissous pour former les Parcs des 1er et 2e régiments.

Toutefois, le Parc du 1er régiment (Parc n° 1) a assuré la gestion du matériel technique et le ravitaillement de toutes les formations d'aérostation existantes jusqu'au 1er janvier, date à laquelle le Parc d'aérostation n° 2 est devenu autonome.

ANNEXE V

LISTE DES OFFICIERS AÉROSTIERS

Chefs de service au Ministère de la Guerre et au G. Q. G.,
des Commandants d'Aérostation des Armées, etc.

I. — *Ministère*

Lieutenant-colonel GUERY ; commandant DELASSUS.

II. — *Grand Quartier Général*

Commandants JAILLET, PATART, DELASSUS, BORET ;
adjoints : Capitaines BENEZIT, MUIRON, BLANCHET, DEVOUCOUX, GEORGE.

III. — *Commandants d'Aérostation d'Armée*

1ère *Armée :* Commandant MACHERAT ; capitaine ARBELOT.
2E *Armée :* Commandants MUIRON, SACONNEY, RENAUX.
3e *Armée :* Commandants BORET, HUGONI.
4e *Armée :* Commandant SACONNEY ; capitaine FAURE ; commandant NEANT.
5e *Armée* : Capitaine ARBELOT ; commandant MUIRON.
6e *Armée :* Commandants BORET, BENEZIT ; capitaines WOLFF, FAURE.
7e *Armée :* Commandants IZARD, HENNEQUIN, MACHERAT.
8è *Armée :* Commandants PERRIN, BIENVENUE.
9e *Armée :* Capitaine MENAUX ; commandant BIENVENUE.
10e *Armée :* Commandants DELASSUS, PATART.

IV— *Centre d'instruction d'Aérostation*

Commandants SACONNEY, MANDIN.

V— *Chalais-Meudon*

Directeurs : Lieutenant-Golonel RICHARD ; commandant PERRIN.
Adjoint : Commandant FOREST.
Chefs de Service : Commandants CAQUOT, LENOIR ; capitaines LETOURNEUR, CHOLLET, BRICARD, LEROUGE, NOËL, CACHAT, COUSIN.

VI— *Inspecteurs du matériel d'aérostation*

Commandants Bois, HENNEQUIN.

VII— *Ateliers de réparations de l'Aérostation*

Commandant GAUCHER.

ANNEXE VI

AFFECTATION
des Compagnies d'aérostiers de campagne
à la date du 6 janvier 1918

I. — *Compagnies organiques de C. A.*

N° des CA	N° des Cies	N° des CA	N° des Cies	N° des CA	N° des Cies	N° des CA	N° des Cies
1er CA	33 71	9° CA	30 31	17° CA	61	34° CA	74
2° CA	59	10° CA	63 81	18° CA	56	35° CA	75
3°CA	44	11° CA	45 88	20° CA	68 83	36° CA	37
4° CA	57 72	12° CA	40	21° CA	21 28	38° CA	90
5° CA	43 69	13° CA	36 86	30° CA	87	1er CAC (1)	76
6° CA	64 89	14°CA	26 27	31° CA	38	2eCAC (1)	20
7° CA	62 73	15° CA	58	32° CA	34 82	1er CC (2)	92
8° CA	65 66	16° CA	78	33° CA	79	2eCC (2)	77

II. — *Compagnies de renforcement*

2e (3), 3e (3), 19e, 23e, 24e, 25e, 29e, 39e, 41e, 42e, 46e, 47e ; 48e, 49e, 50e, 51e, 52e, 53e, 54e, 55e, 60e, 67e, 70e, 80e. 84e. 85e, 91e, 93e, 94e.

(1) Corps d'Armée colonial.
(2) Corps de cavalerie.
(3) Au Centre d'instruction d'aérostation de Vadenay.

ANNEXE VII

LE DRAPEAU DU 1er GROUPE D'AÉROSTATION (1)

Sur le drapeau du 1er Groupe d'Aérostation sont inscrits les noms ci-après qui rappellent les campagnes auxquelles les aérostiers militaires prirent part avant celle de 1914-1918.

Fleurus
Extrême-Orient
Maroc

I. — ***Fleurus*** (26 juin 1794)

En 1793, dix ans seulement après la fameuse expérience des frères Montgolfier, à Annonay, le « Comité de Salut Public », sur la proposition de Monge, décida d'utiliser des ballons pour observer les mouvements de l'ennemi. Guyton de Morveau, chargé de l'étude de cette question, présenta son rapport le 14 juillet 1793 et aussitôt le « Comité de Salut Public » nomma une Commission dont, faisaient partie des savants comme Monge, Lavoisier, Bertholet, Guyton de Morveau, pour étudier le matériel et le personnel nécessaires à la mise en œuvre des aérostats.
La Commission s'adjoignit le physicien Coutelle.

Le 25 octobre de la même année, la Convention prenait un arrêté prescrivant l'emploi du ballon à l'Armée du Nord, commandée par Jourdan.

Mais, à la suite d'un voyage de Coutelle à l'Armée, le « Comité de Salut Public » décidait, sur la proposition de Carnot, de procéder à de nouvelles expériences (24 novembre 1793). Les ateliers aérostatiques étaient installés au Petit- Meudon.

Les essais, effectués sous la direction de Coutelle et de Conté, durèrent jusqu'en mars 1794. Le 29 mars eurent lieu les essais officiels du matériel et, le 2 avril 1794, le « Comité de Salut Public » institua une compagnie d'aérostiers à l'effectif de :

1 capitaine, 1 sergent-major, 1 sergent, 2 caporaux, 20 hommes.

Cette compagnie, qui était rattachée à l'Armée du Nord, se rendit dès sa formation, au siège de Maubeuge, incomplètement investie par les Autrichiens. La première ascension du ballon « L'Entreprenant » eut lieu le 2 juin et permit de se rendre compte des travaux des assiégeants.

Le 23 juin, Coutelle reçut l'ordre de transporter son ballon gonflé au siège de Charleroi que venait de commencer Jourdan. Ce transport à bras de 56 kilomètres, effectué en 17 heures, sous un soleil d'été, est très remarquable.

Le 24 juin, ascension d'une durée de 8 heures par Coutelle et le général Morlot, chef d'Etat-major de Jourdan, pour reconnaître la place.

Le 25 juin, les Autrichiens, démoralisés, capitulèrent.

Le lendemain 26 juin, avait lieu la bataille de Fleurus, livrée à Jourdan par l'armée de secours envoyée pour débloquer Charleroi. Pendant toute la bataille, 9 heures de suite,

Coutelle et Morlot restèrent en observation et purent tenir le général en chef au courant des événements.

(1) Les renseignements ci-après ont, pour but de compléter le § I du chapitre Ier et, en même temps, de faire de l'Historique un tout complet susceptible d'être utilisé pour l'instruction des aérostiers.

Pendant cette campagne, on peut dire que le ballon par la démoralisation qu'il provoqua chez l'ennemi, contribua puissamment au succès des opérations.

Une deuxième compagnie d'aérostiers, constituée par décret du 23 juin 1794, fut envoyée à l'armée de Sambre-et- Meuse commandée par Pichegru, puis par Moreau. Elle prit part aux sièges de Mayence et de Mannheim.

En 1798, au moment de l'organisation de l'expédition d'Egypte, la première compagnie d'aérostiers fut désignée pour faire partie du corps expéditionnaire. Malheureusement, le vaisseau qui portait son matériel fut pris et coulé par les Anglais, à la bataille d'Aboukir.

L'année suivante, Bonaparte licenciait les compagnies d'aérostiers et fermait l'Ecole Nationale aérostatique de Meudon, chargeant le Corps du Génie de conserver les traditions des aérostiers.

II. — Extrême-Orient

1° *Tonkin* (1884) :

C'est en 1884 qu'une section d'aérostiers fut envoyée au Tonkin, sous le commandement du capitaine Aron.

Cette section participa aux opérations contre Bac-Ninh, Hong-Hoa et Lang-Son et rendit de nombreux services au corps expéditionnaire.

A citer notamment la belle reconnaissance de Hong-Hoa, faite par le général de Négrier en personne.

2° ***Chine*** (1901) :

La section d'aérostiers envoyée en Chine à la suite de la révolte des Boxers n'eut à participer à aucun combat.

Le ballon captif permit de tirer de très belles photographies de Pékin. Grâce à lui également, on put faire flotter le drapeau français sur le plus haut monument de cette ville, Le Péta.

Enfin, le capitaine Lindecker, commandant la section d'aérostiers, fit une ascension libre au-dessus de Pékin. Ce fut la première ascension libre en Chine et même en Asie Orientale.

III. — ***Maroc*** (1907)

En septembre 1907, un détachement d'aérostiers fut envoyé à Casablanca. Il comprenait 2 officiers, le lieutenant Bienvenue, commandant le détachement, et le lieutenant Etévé, 1 adjudant, 3 sergents et 51 soldats.

Pendant cette période, le ballon put fournir au commandement des observations du plus grand intérêt, dont les plus importantes furent les suivantes :

1° ***Taddert*** (9 au 11 septembre).

Le ballon, malgré de réelles difficultés dues à la violence du vent, repéra le camp de Taddert, dont il fit un croquis précis qui fut envoyé à l'Etat-major. En même temps, il signalait qu'aucun autre groupement suspect n'était visible dans un rayon de 15 kilomètres ;

Dès le lendemain matin, 11 septembre, le général Drude envoyait une reconnaissance sur Taddert, et le camp était enlevé. Les croquis fournis par le ballon, la veille, avaient permis à une batterie de faire du tir indirect en prenant pour repère une tour, dite la « Tour ronde », et d'atteindre effectivement le camp marocain.

Le soir même, le lieutenant Bienvenue recevait au rapport, les félicitations du général Drude.

2° ***Sidi-Brahim*** (12 au 25 septembre).

Le ballon signala, le 15 septembre, l'existence d'un camp de 600 tentes, situé derrière le marabout de Sidi-Brahim, à une distance de 19 kilomètre.

Le 21, le camp repéré est enlevé. Le ballon, en station pendant l'opération, tint le Quartier Général au courant des différentes phases de l'action.

Le soir, une ascension de nuit confirma la disparition des Marocains à 25 kilomètres à la ronde.

3° ***Kasbah-Mediouna*** (5 au 14 octobre).

L'Etat-major croyant, d'après des renseignements indigènes, à l'existence d'un groupement important, retranché à la Kasbah-Médiouna et détachant des vedettes à Sidi-Brahim, on fit, du 5 au 13 octobre, mais sans aucun résultat, une série d'ascensions dans le but de vérifier ces renseignements.

Enfin, le 14 octobre, à midi, par un temps d'une clarté remarquable, on découvrit à la Kasbah-Médiouna un camp abrité derrière un pli de terrain, à une distance de 20 kilomètres du ballon.

4° ***Sidi-Aïssa*** (8 novembre-5 décembre).

Au commencement de décembre, vers la fin du Ramadan, les bruits les plus menaçants circulaient à Casablanca. La dernière heure du Ramadan devait être le signal d'un massacre des Européens. II importait donc d'être renseigné sur ce qui se passait aux environs.

Le ballon fut regonflé le 8, dans la nuit, mais, jusqu'au 11 à midi, un vent violent gêna et même empêcha les observations. On put seulement reconnaître qu'il n'y avait pas de rassemblement dans un rayon de 16 kilomètres. Enfin, le 11, dans l'après-midi, le vent s'étant calmé, on put faire une longue ascension qui permit de vérifier que dans un rayon de 35 kilomètres, il n'y avait qu'un petit groupement vers Ain-Djemma, et un camp d'environ 300 tentes, situé légèrement en avant de Sidi-Aïssa, soit à 27 kilomètres du ballon.

Des renseignements indigènes vinrent plus tard (25 novembre) confirmer les informations fournies par le ballon.

Le détachement d'aérostiers fit ensuite colonne à l'intérieur du Maroc, avec les unités du corps de débarquement, coopérant à l'action, en dépit de très grandes difficultés de déplacement et d'emploi, et fut l'objet d'un ordre du jour de félicitations et de remerciements du général commandant le corps de débarquement.

*

* *

REMISE DES DRAPEAUX DE L'AEROSTATION

Le drapeau actuel de l'Aérostation a été remis pendant la guerre, au colonel Voyer, commandant le 1er Groupe d'Aérostation par M. Poincaré, président de la République, sur le plateau de Malzéville (près Nancy), au début de 1916.

Auparavant, le drapeau des troupes d'aéronautique avait été remis le 14 juillet 1912, au lieutenant-colonel Voyer, commandant les sapeurs-aérostiers. Il est actuellement au Musée de l'Armée, aux Invalides.

Ce drapeau portait déjà les inscriptions :

FLEURUS
EXTRÊME-ORIENT
MAROC

qui ont été reproduites sur le drapeau actuel de l'Aérostation.

*

* *

ANNEXE VIII

BIBLIOGRAPHIE AÉROSTATIQUE MUSÉE DE L'AÉRONAUTIQUE

I. — BIBLIOGRAPHIE AÉROSTATIQUE (1)

1. — HISTOIRE GÉNÉRALE DE L'AÉROSTATION

Bibliographie aéronautique, par TISSANDIER (Gaston) (V). Paris, Launette, 1887.
Les Aérostiers militaires, par G. BETHUYS (R). Paris, Société française d'imprimerie et de librairie. In-8° de 319 pages. Ouvrage de vulgarisation.
La Navigation aérienne, par J. LECORNU (R). Paris, Nony, 1903. Ouvrage documentaire et anecdotique.
Les Ballons. Histoire de la locomotion aérienne depuis son origine jusqu'à nos jours, par TURGAN (Julien). Paris, Plon frères, 1851.
Histoire des Ballons et ascensions célèbres, par SIRCOS et Th. PALLIER. Paris, F. Roy, 1876. In-8° de 476 pages, avec une préface de Nadar.
Voyages aériens, par GLAISHER (J.), C. FLAMMARION, W. DE. FONVIELLE, G. TISSANDIER (V). Paris, Hachette, 1870.
Aérostats et Aérostation militaires. (Extrait de la revue technique universelle), par YON (Gabriel) et SURCOUF (Edouard) (R). Paris, Bernard et Oie.
L'Aérostation militaire, par DELAMBRE (capitaine) (R). Entretien fait à la réunion des officiers, le 28 mars 1872. In-8° de 40 pages.

2. — ETUDES HISTORIQUES ET TECHNIQUES SUR L'AÉROSTATION

Description des expériences de la machine aérostatique de M. M. de Montgolfier, par FAUJAS DE SAINT-FOND (R). Paris, Cuchet, 1783.
Extrait de la Revue encyclopédique (COUTELLE), septembre 1826. *(Emploi des Ballons à Fleurus)* (V).
Le Général Meunier et ses idées sur la navigation aérienne, par F. LETOME (capitaine) (R). *Revue du Génie militaire,* 1888.
Extraits des Mémoires d'un officier des aérostiers aux armées, de 1793 à 1795. Paris, Ledoyer et Paul Giret, et à Saint-Germain-en-Laye, chez Picault, imprimeur, 1953. In-18 de 92 pages, avec une planche hors texte.
Les Compagnies d'aérostiers militaires sous la République, de l'an II à l'an X, par DE GAUGLER. Paris, J. Correard, 1857, In-8° de 32 pages.
Historique des ballons depuis 1783 *jusqu'en* 1883, par JALHES. Vichy, Wallon, imprimeur. In-8° de 16 pages.
Les Aérostiers militaires du Château de Meudon, de 1794 *à* 1884, par LACROIX (Désiré) (R). Paris, Ghio, 1885. In-8° de 16 pages, 1 gravure.
Les Aérostiers militaires pendant les guerres de la Révolution, par LETOME (capitaine) (R). *Revue du Génie Militaire* (1903).
Les Aérostiers militaires en Egypte. Campagne de Bonaparte, de 1798 à 1801, par VILLIERS DU TERRAGE (baron Marc de). Paris, Berger-Levrault, 1901.
Etudes et portraits d'autrefois, par Maurice DUMOULIN (V). *(Les Aérostiers de la République).* Paris, Plon-Nourrit.
Les Ballons pendant le siège de Paris, par G. DE CLERVAL. Récit de 60 voyages aériens. In-18 de 148 pages. Paris, F. Watelier, 1871.
Les Ballons pendant le siège de Paris, par W. DE FONVIELLE. Paris, aux bureaux de *l'Eclipse,* 1871.
Les Ballons en 1870. *Ce qu'on aurait pu faire. Ce qu'on a fait,* par NADAR. Paris, E. Châtelain, 1870. In-18 de 34 pages.

(1) Extrait en grande partie de la bibliographie aéronautique de Gaston TISSANDIER (Paris-Launette, 1887).
(R) Ouvrages se trouvant à la bibliothèque du 1er régiment d'aérostation, à Versailles.
(V) Ouvrages se trouvant à la bibliothèque municipale de Versailles, rue Gambetta, n° 5.

Les ballons du siège de Paris, par G. TISSANDIER (V). *Magasins pittoresques.* Tome XL, 1872.
Règlement du 8 *décembre* 1890 *sur le fonctionnement de l'Ecole d'instruction aérostatique de Chalais. Revue du Génie militaire,* 1890 (R).
Les Aérostats militaires aux grandes manœuvres. L'Armée de 1891, par E. DEBUREAUX (lieutenant) (R). Berger-Levrault, 1892.
L'Aérostation en Chine, par E. LEGRAND-GIRARDE (colonel) (R). *Revue du Génie militaire,* 1902.
Le Ballon à Casablanca, par BIENVENUE (capitaine) (R). *Revue du Génie militaire,* 1908.
Extrait de l'Ordre du Général commandant le Corps de débarquement de Casablanca (R). *Revue du Génie militaire,* 1908.

II. — MUSÉE DE L'AÉRONAUTIQUE

Un Musée de l'Aéronautique, d'ailleurs dénommé ***Collections de l'Aéronautique***, a été inauguré à Chalais-Meudon, le 23 novembre 1921.

Ces « Collections » présentent un ensemble, sinon complet, du moins déjà très ample de l'histoire et de la technique de la navigation aérienne, depuis ses débuts jusqu'à ce jour.
La fondation des « Collections de l'Aéronautique » fut obtenue par le commandant Caquot, peu de jours après l'armistice.

Les « Collections » furent immédiatement placées sous la direction du capitaine Hirschauer, auquel fut adjoint M. Charles Dollfus. Elles sont actuellement installées à Chalais-Meudon, dans un grand hall mesurant 80 mètres de long sur 40 mètres de large, et édifié pendant la guerre pour la construction des ballons captifs.

Le Musée expose actuellement une vingtaine d'avions réels, une collection de maquettes d'avions (on en compte plus de 80), près de 75 moteurs français et étrangers formant la plus importante collection qui existe au monde (1).

On y trouve, en outre : des fuselages d'avions, des hélices, des hélicoptères, des instruments de bord, le matériel photographique et l'armement utilisés pendant la guerre.

Enfin, le matériel aérostatique exposé comprend :

Des maquettes au 1/20è des principaux types de ballons captifs (ballon sphérique de Ch. Renard, drachen, ballons M., R., R.-D., N. et N.-N.) ;

Des modèles réduits à l'échelle de 1/50è de 11 dirigeables (*Dupuy de Lomé, La France, Santos-Dumont* n°6 et 9, *Adjudant-Vincenot, Fleurus, Militaire T.-1., Astra A.-T.*-4, *Zodiac* V.-7-1, *Zeppelin L.49, Zodiac S.-T.) ;*

Le plus ancien est le moteur de 100 HP à essence et à hydrogène du Colonel Renard, construit et essayé de 1886 à 1893.

Des nacelles de dirigeables, de ballons captifs et de ballons libres ;

Des cerfs-volants militaires, système Saconney ;

Des voitures techniques (treuil Renard à câble de chanvre, voiture à hydrogène Renard, treuils Saconney et Caquot);

Des parachutes (parachutes en soie, de Louis Godard et de Mme Poitevin, parachutes individuels et de nacelle de l'armée française) ;

Des vitrines et panneaux où sont rassemblés les gravures, dessins, affiches et documents du XVIIIE siècle et du début du siècle dernier, en particulier, des albums originaux de Conté et du général Meusnier ;

Des pièces précieuses provenant des travaux de Charles Renard et marquant les étapes de l'œuvre immense accomplie à Chalais par cet incomparable génie.

(1) Le plus ancien est le moteur 100 HP, à essence et hydrogène du colonel RENARD, construit et essayé de 1886 à 1893.

Tous ceux qui s'intéressent à l'Aéronautique voudront visiter ces « Collections », qui sont ouvertes au public les dimanches et jeudis, de 14 à 16 h. 30, et aux techniciens et chercheurs, les autres jours, de 9 h. 30 à 11 h. 30, et de 14 h. 30 à 16 h. 30, lundi excepté, sur présentation de cartes permanentes délivrées sur demande.

TABLE DES MATIÈRES

Préface …….. ……. 3
Avant-propos …..... 5

Chapitre Ier. — Développement de l'Aérostation. ;
I. Les origines. L'Aérostation avant 1914 ……. 7
II. L'essor de l'Aérostation. Constitution de nouvelles compagnies d'aérostiers de campagne. ……. 8
III. Les progrès du matériel aérostatique..... ……. 11
IV. L'organisation de l'Aérostation pendant, la campagne ……. 15

Chapitre II. — Les débuts (août 1914-avril 1915) ……. 18

Chapitre III. — Les ballons en Artois (mai 1915) ……. 25

Chapitre IV. — L'offensive de Champagne (septembre 1915). ……. 27

Chapitre V. — Verdun (1916) ……. 31
L'ouragan du 5 mai 1916 ……. 35

Chapitre VI. — La bataillE de la Somme (juillet-novembre 1916) ……. 37

Chapitre VII. — Le repli allemand de mars 1917 ……. 42

Chapitre VIII. — L'offensive d'avril 1917 ……. 44

Chapitre IX. — La bataille des Flandres (juillet-octobre 1917) ……. 49

Chapitre X. — Le dégagement de Verdun (août 1917) ……. 51

Chapitre XI. — L'offensive allemande du 21 mars 1918 ……. 54

Chapitre XII. — L'offensive allemande du 27 mai 1918 ……. 56

Chapitre XIII. — L'offensive allemande du 15 juillet 1918 ……. 59
Chapitre XIV. — La contre-offensive française du 18 juillet 1918. La guerre de mouvement. L'Armistice ……. 62

Chapitre XV. — L'Aérostation française en Italie (Novembre 1917 à mars 1919) ……. 67

Chapitre XVI. — Les ballons à l'armée d'Orient (Décembre 1915 à février 1919) ……. 71

Chapitre XVII. — Les Ecoles et le Centre d'instruction d'Aérostation ……. 75

Chapitre XVIII. — Nos dirigeables ……. 80
Tableau chronologique des principales ascensions de guerre effectuées par les dirigeables du Nord-Est français sur le front …… 89

Annexe I. — Liste nominative des aérostiers morts au Champ d'honneur ou décédés des suites de blessures de guerre …… 93

Annexe II. — Citations collectives et individuelles …… 101

Annexe III. — Tableau des compagnies d'aérostiers ayant participé à la guerre 1914-1918 …… 103

Annexe IV. — Tableaux indiquant la transformation du premier Groupe d'Aérostation du temps de guerre en 1er et 2e Régiments d'Aérostation du temps de paix …… 107

Annexe V. — Liste des officiers aérostiers chefs de service au Ministère de la Guerre et au Grand Quartier Général, des Commandants d'Aérostation des armées, etc …… 109

Annexe VI. — Affectation des Compagnies d'aérostiers de campagne à la date du 6 janvier 1918 …... 110

Annexe VII. — Le drapeau du 1er Groupe d'Aérostation …… 111

Annexe VIII. — Bibliographie aérostatique …… 115
— Musée de l'aéronautique …… 116

PARIS. — LIB.-IMP. L. FOURNIER, 264, BOUL. SAINT-GERMAIN