

MINISTÈRE DE LA GUERRE

\* \* \*

AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

---

12<sup>e</sup> DIRECTION

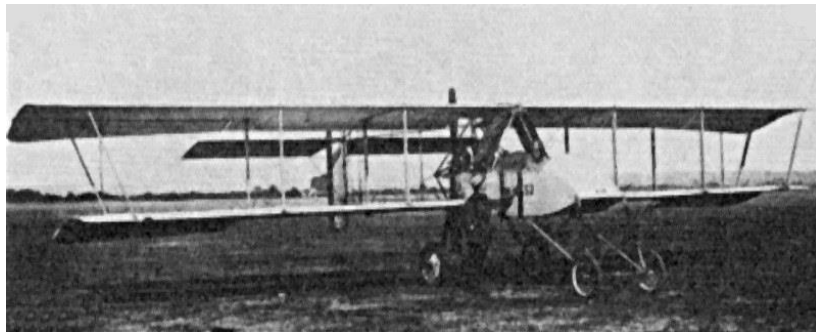
HISTORIQUE  
DU  
**21<sup>E</sup> RÉGIMENT D'AVIATION**  
(1914-1918)



**PARIS**

IMPRIMERIE NATIONALE

MDCCCXXIV



Avion de bombardement Voisin



Breguet

## ESCADRE DE BOMBARDEMENT N°11.

Dans les premiers mois de la campagne, l'aviation semblait n'être apte qu'à des missions de jour.

Son rôle cessait à la nuit tombante. Dès l'instant où un pilote audacieux osa décoller dans les ténèbres, montrant la possibilité du vol et de l'atterrissage de nuit, le champ ouvert à l'aviation s'élargissait : le bombardement de nuit était né.

Les débuts datent de la fin de l'année 1916, où, sur le terrain de Bouy, le Lieutenant LAURENS, de l'escadrille V.21, faisait les premières expériences de vol et, de bombardement de nuit. Ces essais furent suivis en 1915 de quelques raids audacieux, tentatives individuelles. Les résultats matériels et moraux encouragèrent les exécutants et, dès décembre de la même année, quelques unités se spécialisèrent dans le travail de nuit.

Les années 1916 et 1917 donnèrent un rendement sérieux. Les résultats, et ceux obtenus par nos ennemis dans cette même branche de l'Aviation déterminèrent le Commandement à augmenter le nombre des unités de bombardement de nuit.

Jusqu'à fin 1917, le travail de nuit est, exécuté par escadrilles ou par groupes isolés. A ce moment, en vue de réaliser l'unité d'action et la coordination des efforts de ces unités, le Commandement décida la création de formations importantes ou escadres, constituées en principe par la réunion de trois groupes à trois escadrilles.

C'est ainsi que le 13 février 1918, *l'Escadre de bombardement de nuit n° 11* était constituée sous les ordres du Chef d'escadron CHABERT.

Elle comprenait :

- Le G.B.1 (Escadrilles 110, 114 et 25), sous le commandement du Capitaine BOUCHET;
- Le G.B.2 (Escadrilles 101, 115 et 130), sous le commandement du Chef de bataillon VILLOME;
- Le G.B.3 (Escadrilles 118, 119 et 121), sous le commandement du Capitaine AUBE.

Ces unités, formées à des époques différentes, manquaient d'homogénéité. Les unités du G.B.1 ont des Voisin-Renault. Le G.B.2 a deux escadrilles de Caproni et une de Voisin. Quant au G.B.7, deux de ses escadrilles ont des Voisin et la troisième, des Bréguet-Michelin. Le G. B.1 et le G.B.2 sont d'anciennes unités de bombardement de nuit. Etablies au plateau de Malzéville, elles étaient bien connues des Allemands, en particulier des chefs de gare de Metz-Sablons, Thionville, des aviateurs de Frescaty et des industriels des vallées de la Moselle et de la Sarre.

Le G. B.7, quoique formé de trois escadrilles relativement anciennes, provenant de l'ancien G. B.5, avait renouvelé la majeure partie de son personnel par des éléments jeunes, par des pilotes et observateurs venant d'escadrilles de corps d'armée.

A sa formation, les unités de l'Escadre sont établies en Lorraine ; le G.B.1 à l'ouest de la Meuse (Rumont, Bellefontaine, Maulan), le G.B.2 à Epiez, le G.B.7 à Chermizy. Elles ont pour objectifs les points sensibles du bassin de Briey.

On cherche à interdire aux Allemands l'usage du minerai lorrain. Or ce minerai peut être atteint à l'extraction, à la transformation, ou en cours de transport. Mais l'extraction implique l'attaque des puits ou la destruction de la main-d'œuvre dans ses corons, procédé barbare, inadmissible vis-à-vis de populations françaises. On renonce donc à empêcher l'extraction. Dans l'attaque des usines on ne saisit qu'une partie du minerai; le reste fuit en Allemagne pour y être traité.

On adopte donc la solution de l'attaque des voies ferrées en bombardant systématiquement les gares de la périphérie :

Metz-Sablons, Thionville, Gonflans, Audun-le-Roman, Longuyon, Dommery-Baroncourt, Athus-Petange, Bettembourg, où passent chaque jour des milliers de wagons de minerai. On espère gêner par ce moyen le transit de ce minerai de Lorraine en Westphalie.

Ainsi fut établi par le haut commandement le programme de bombardement connu sous le nom de « Blocus du Bassin ferrifère Lorrain-Luxembourgeois ».

L'Escadre 11, pendant trois mois, consacrera tous ses moyens à l'exécution de ce blocus.

La région de Briey par elle-même est facile aux équipages de nuit : la Moselle est un fil d'Ariane incomparable pour aller à Metz, Thionville, Trêves. Les bois ont des formes caractéristiques, les routes sont visibles et permettent aux équipages de suivre leurs itinéraires sans trop de difficultés. De plus, les usines elles-mêmes sont éclairées et visibles malgré toutes les précautions, les lueurs des coulées étant impossibles à dissimuler. Une longue expérience de beaucoup d'équipages, leur parfaite connaissance de la région, permettent aux unités d'obtenir des résultats remarquables dont quelques-uns méritent d'être signalés comme témoignages de l'efficacité de nos opérations de nuit.

Dans la nuit du 21 au 22 février, nos bombes font sauter un gazomètre et un train de munitions en gare de Metz-Sablons : dégâts matériels importants; plus de 50 morts.

Dans la nuit du 18 au 19 mars, en gare de Longuyon, des wagons de munitions sont détruits ainsi qu'un train de matériel d'aviation et plusieurs bâtiments de la gare (équipage : Sergent CORNET, pilote; Sergent NAYRAUD, bombardier, escadrille 114).

Dans la nuit du 23 au 24 mars, à Frescaty, un hangar renfermant dix-sept avions est complètement détruit. (Bombardement exécuté par l'escadrille 101.) Dans cette même nuit, la « Badische Anilin und Soda Fabrik » à Ludwigshafen est atteinte par les bombes de nos Caproni.

Le 13 mars, le Capitaine MAHIEU, commandant l'Escadrille 114 réussit, par une nuit noire et brumeuse, à amener son escadrille sur la gare d'Athus-Petange en jalonnant sa route par des signaux lumineux.

L'ennemi réagit violemment, il met en œuvre de puissants moyens de défense : projecteurs, canons, mitrailleuses, ballons de protection, engins lumineux et incendiaires entrent en action, dès qu'un avion franchit les lignes. Mais rien n'arrête nos équipages, ayant à cœur l'accomplissement de leurs missions et s'efforçant à frapper juste.

Le 21 mars 1918, les Allemands lancent leurs divisions à l'assaut du front franco-anglais qui cède. La situation est grave, angoissante comme aux plus mauvais jours de 1914. L'héroïsme de nos troupes réussit à endiguer le flot puissant des assaillants. Mais ce nouveau front sera-t-il en mesure de supporter un nouvel effort de l'ennemi?

L'Escadre 11 quitte la Lorraine à destination du Valois, moins le G.B.2 et l'Escadrille 25 qui restent sur place et auxquels incombera la mission d'entraver la circulation sur les principales voies ferrées stratégiques reliant l'Allemagne au théâtre des opérations.

Le G. B.1 s'installe à Passy-en-Valois où lui est adjointe l'Escadrille 116. Le G. B.7 provisoirement à May-en-Multien.

Le G. B.8 établi à la ferme des Grèves (Capitaine LAURENS, Escadrilles 109, 113, 125) passe aux ordres du Commandant de l'Escadre 11. Aussitôt installées, les unités participent directement à la bataille en attaquant à la bombe et à la mitrailleuse les objectifs du champ de bataille dans le secteur Montdidier, Roye, Chauny, Ham, Vermand, Noyon.

La région présente de nombreuses difficultés aux équipages : de nombreuses zones interdites par des ballons les obligent à suivre de stricts itinéraires chez l'ennemi; peu de repères remarquables, à part les forêts de Compiègne, de Villers-Cotterêts et de Coucy, quelques bois caractéristiques entre Noyon et Chauny; partout des vallées couvertes de brume épaisse, des rivières invisibles, des régions chaotiques et confuses.

Les équipages sont dans l'obligation absolue de suivre pas à pas l'itinéraire imposé dès qu'il s'agit de bombarder un point précis. En plus, les nuits sont peu favorables : noires et toujours brumeuses. Le travail est excessivement pénible et les pertes sont tout de suite sensibles.

Le 4 avril, le G. B.7 fait mouvement sur Saponay et Gramaille. A cette date, le rush allemand est arrêté. L'Escadre reçoit pour mission de gêner le ravitaillement du front ennemi par le bombardement des gares : Jussy, Saint-Quentin, Péronne, Ham, Chauny, Nesle; de détruire les terrains d'aviation : Champien, Villeselve.

Le G. B. 8 s'installe le 13 avril à Pierrefonds et s'attaque au terrain de Champien, ancien terrain qu'il a occupé avant l'avance ennemie.

Les équipages, dans cette période, font montre d'un entrain et d'une ardeur admirables. La plus noble des ambitions les anime : c'est à qui se montrera le plus audacieux, le plus endurant; les appareils descendent bas pour mitrailler les convois, les endroits qui leur paraissent présenter de l'animation; les équipages font plusieurs expéditions de suite — certains en ont fait jusqu'à trois dans une même nuit!

C'est la période héroïque qui commence, celle qui prendra fin seulement, le 11 novembre, après la retraite de l'ennemi.

Les résultats obtenus sont encourageants. Chaque soir, des incendies sont allumés par nos bombardiers; dans les gares où l'animation est importante, des trains sautent, des terrains d'aviation grillent, celui de Champien est abandonné par les Allemands à la suite des attaques du G. B.8 qui y déverse onze tonnes de projectiles dans une seule nuit. Le Commandement, trouvant d'utiles renseignements dans les comptes rendus des équipages de nuit, fait faire de grandes reconnaissances dans les lignes ennemies. Ces reconnaissances, confiées aux équipages excellents, rapportent des renseignements précieux sur les mouvements exécutés par l'ennemi dans ses arrières.

C'est à cette époque que les Allemands inaugurent leur méthode de chasse des avions de nuit. Les combats d'abord exceptionnellement rares, deviennent de plus en plus fréquents. Le Boche a beau jeu; le Voisin ne va pas vite, ne monte pas haut et ne se défend pas. De nombreux vides se creusent dans les rangs, que de jeunes équipages viennent combler. Jusqu'à nos ballons de protection qui prennent un équipage du G. B.1 à leur piège.

A la date du 27 mai, c'est-à-dire en un peu moins de deux mois, l'Escadre déplore la perte de :

15 tués, 19 blessés, 10 disparus, dont le Capitaine MAHIEU, commandant de l'Escadrille 114, un apôtre du bombardement de nuit, et le Lieutenant RIVALLEAU, adjoint tactique à l'Escadre, abattus en combat à Ham.

Le 14 mai, l'Escadre passe aux ordres de la Division aérienne.

Le 27 mai, les Allemands attaquant par surprise sur l'Aisne, enfoncent notre front du Chemin-des-Dames et avancent d'une façon foudroyante jusqu'à la Marne.

Les unités de l'Escadre reçoivent l'ordre de se replier, certaines firent le déménagement sous la fusillade. Ce qui ne put être emporté fut brûlé.

Le 28 mai le G. B.7 s'installe à Mairy-sur-Marne.

Le 20 mai le G.B.1 se porte à Cernon. Le même soir, les escadrilles partent en expédition de leur nouveau terrain. A qui connaît les unités lourdes que sont les groupes de bombardement de nuit, ces deux belles performances d'un déménagement s'opérant dans des circonstances critiques et n'interrompant, pas la série des expéditions, ne doivent pas rester indifférentes.

L'Escadre, comme en Picardie, va prendre une part active à la bataille. Au début, les bombes manquent : c'est à la mitrailleuse que l'on attaque, convois, cantonnements, batteries. Les avions volent bas, la défense anti-aérienne ennemie est redoutable : les éclats d'obus ou les balles dans les appareils ne se comptent plus.

L'équipage Adjudant EMRICH, Adjudant BARONNA se spécialise dans les expéditions à basse altitude, souvent à moins de 300 mètres, pourchassant à la bombe et à la mitrailleuse les troupes, les convois, tout ce qui bouge.

Les équipages travaillent sans répit, atteignant les limites extrêmes de la résistance humaine.

Le 4 juin, la progression ennemie semble arrêtée.

L'Escadre, à laquelle vient d'être rattaché le G. B.2, reçoit pour mission d'attaquer les gares de la « poche » en vue d'y gêner la circulation intense et le ravitaillement des dépôts de munitions et de matériel des vallées de la Vesle, de l'Aisne, ainsi que les cantonnements : Fismes, Muizon, Fère-en-Tardenois, Guignicourt, Pontavert.

Le Commandement demande chaque fois des reconnaissances éloignées.

Du 9 au 15 juin, nouvelle attaque sur Compiègne; l'effort de l'Escadre se porte sur Soissons, Laon, les bivouacs de la vallée de l'Aisne. Les Allemands multiplient leurs efforts : le 8 juin, attaque convergente sur Reims.

Par une nuit noire et orageuse, avec des nuages à 500 mètres, et la pluie par intervalles, les équipages partent, bombardent et mitraillent les routes, les bivouacs, les troupes en marche.

Les périodes de huit ou dix nuits consécutives de travail se succèdent, ne laissant aucun répit.

Voici un exemple entre tous : Du 14 mai au 13 juin, en vingt-cinq nuits de travail, le G. B.1 a exécuté :

- 700 expéditions d'avions;
- 36 reconnaissances de nuit;
- Attaqué 259 objectifs militaires;
- Lancé 175 tonnes de projectiles;
- Réalisé 33 destructions,

Et entre temps exécuté un déménagement pénible.

Pilotes et bombardiers firent preuve d'une rare résistance à la fatigue.

Quant aux mécaniciens, eux, ils ne dorment plus du tout. La nuit, à chaque atterrissage, il faut visiter le moteur, refaire le plein d'essence, remplacer les bombes, et, jusqu'au lever du soleil, attendre l'avion qui, là-bas, dans le demi-jour de l'aube, paraît ou ne revient pas. Pendant la journée, il faut inspecter complètement le moteur et préparer l'appareil pour que, le soir venu, il puisse partir en expédition.

Fin juin, le front semble s'être stabilisé. Les bombardiers vont alors attaquer des objectifs plus lointains, particulièrement sensibles et importants. La topographie de la Champagne facilite la tâche des équipages. De grands repères naturels jalonnent les

itinéraires, ce sont : l'Aisne, la Vesle, la Suippes, la Retourne qui cloisonnent la région, la coupant en tranches orientées Est-Ouest et dont les bords marécageux, bordés d'arbres, tranchent en noir sur la grisaille du front. Ce sont les massifs boisés, comme la montagne de Reims, les massifs de Brimont, de Nogent, de l'Argonne, dont les lisières se découpent admirablement. Puis viennent les repères créés par la bataille : le Fort de la Pompelle, tache blanche où éclatent en permanence les obus tirés de Béru, de Nogent, de Vitry; les Cavaliers-de-Courcy, grande ligne claire dont la sinuosité caractéristique nous désigne le fort de Brimont; la cote 108 ; les Monts ; la butte de Tahure, dont la surface retournée, bouleversée par les obus, apparaît la nuit comme un vaste banc de brume, étoilé par les fumées lumineuses. Et Reims! Carrefour de grandes routes; Reims incendié chaque nuit, fanal rougeâtre visible de tous les points de l'horizon. Dans nos lignes, la présence de villes comme Châlons et Epernay, défendues par des sections de ballons, des dispositifs sérieux de D.C.A. imposent des chenaux d'entrée et de sortie : mais la signalisation lumineuse dont est dotée l'Escadre est importante et efficace, et les retours des équipages se font sans difficulté.

Le mois de juin voit la constitution d'une nouvelle Escadre de bombardement de nuit, l'Escadre 14, sous les ordres du Chef de bataillon LAURENS.

Au cours des périodes de travail intensives qui ont suivi les attaques allemandes, en Picardie (21 mars) et au Chemin-des-Dames (27 mai), le Commandement fut frappé de la précision et de l'importance des renseignements rapportés par les équipages de reconnaissance de nuit.

Il décida la création d'escadrilles spécialement chargées des reconnaissances de nuit et, en attendant que ces unités soient constituées et en état de rendre des services utiles, c'est aux unités de l'Escadre 11 qu'il fait appel pour remplir les missions. C'est ainsi que le 27 juin, les Escadrilles 25, 118 et 119 furent mises respectivement, à la disposition des V<sup>e</sup>, IV<sup>e</sup> et, VI<sup>e</sup> Armées.

Des unités accomplirent des reconnaissances comportant souvent un parcours de 200 kilomètres dans les lignes ennemies, et cela avec des VOISIN !

Les résultats de ces reconnaissances furent fructueux.

Nuit par nuit, fragment par fragment, elles virent l'animation grandir à l'arrière du front ennemi, les trains se multiplier, d'abord loin en arrière du front ennemi, puis peu à peu se rapprocher pour atteindre successivement les vallées de l'Aisne, de la Retourne, de la Suippes: c'est la préparation de l'offensive allemande qui, le 15 juillet, se ruera sur le front des IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> Armées.

En conséquence, les bombardiers prennent aussitôt à partie les gares et les voies ferrées de l'Aisne : Amagne-Lucquy, Rethel, Attigny ; de la Retourne : le Châtelet, Juniville; les dépôts de munitions et de matériel de Juniville, Saint-Morel, la Neuville-en-Tourne-à-Fuy.

L'offensive prévue, le « Friedensturm » comme l'appelaient les Allemands, se déclencha le 15 juillet au matin à la suite d'une formidable préparation d'artillerie qui commença à minuit. La nuit était mauvaise, un vent de plus de 20 mètres ne permit pas aux VOISIN de prendre l'air et, de leurs terrains, les groupes assistèrent impuissants à la préparation d'artillerie.

L'offensive échoue nettement sur le front de la IV<sup>e</sup> Armée. Sur celui de la V<sup>e</sup> Armée, les Allemands réussissent à franchir la Marne. Les unités de l'Escadre reçoivent pour mission de harceler l'ennemi dans la région comprise entre la Marne et l'Aisne, d'attaquer les ponts de la Marne, de l'Aisne, de la Vesle. Puis, c'est la contre-offensive française qui contraint les Allemands, d'abord à repasser la Marne, puis à battre en retraite vers la Vesle. Cette retraite, commencée le 21 juillet, devait se terminer le 11 novembre.

Sur les lignes ferrées, la circulation est intense. Les Allemands font refluer en hâte tout le matériel, les munitions qu'ils avaient accumulées dans « la poche ». Les bombardiers de

nuit vont s'attaquer aux points sensibles des voies ferrées de l'Aisne. La gare de la Maison-Blue est un des objectifs principaux.

On ne peut manquer de signaler l'explosion de deux trains d'obus toxiques, dans le bois de Claque-Dent (Sous-lieutenant MOROT, Adjudant NOUHAND, de l'Escadrille 26), un bataillon allemand stationnant aux environs fut intoxiqué et évacué presque en entier.

Le mois de juillet est un mois de travail intense, et les résultats obtenus sont une récompense à l'endurance et à l'entrain des équipages.

C'est à cette époque qu'un nouvel avion de nuit fait son apparition : l'Escadrille 110 qui, la première, doit être dotée d'F. 50, opère sa transformation.

Ce nouvel appareil, bi-moteur, constitue un progrès réel par rapport aux VOISIN, mais la mise au point sera longue et retardera son emploi comme engin de guerre.

Les autres Escadrilles du G. B.1 seront, elles aussi, dotées de F. 50 dans le commencement du mois d'août. En se transformant, elles se dédoublent pour constituer les Escadrilles VOISIN 133, V. 135, V.137. Ces deux dernières Escadrilles constitueront en octobre, avec l'Escadrille 136 formée d'éléments neufs, le G. B. 51.

Le 16 juillet, le G. B. 2 quitte l'Escadre.

Malgré cette transformation des Escadrilles, le travail de nos bombardiers ne se ralentit pas; mais si nous frappons fort et sans relâche, l'ennemi de son côté met en œuvre tous ses moyens pour se défendre contre l'avion de nuit.

A une D. C. A. puissante vient s'ajouter la chasse de nuit.

Jusqu'alors, les combats de nuit avaient été surtout des combats de rencontre entre avions de bombardement, combats au cours desquels nos VOISIN avaient régulièrement le dessous contre les GOTHA, FRIEDERICHSHAFEN et A.E.G.

Mais les attaques se montrent plus denses, plus méthodiques.

Les pertes de ce fait sont lourdes, et bientôt on ne peut plus nier que des avions rapides, monoplaces ou biplaces, manœuvrant en liaison avec de puissants projecteurs, montent la garde à certains points, interdisent certains couloirs et se font un jeu de descendre au passage nos avions peu aptes à la riposte.

C'est ainsi qu'en cinq mois, onze équipages de l'Escadre sont abattus chez l'ennemi.

Le mois d'août voit quelques changements dans le commandement de l'Escadre et des groupes : le Commandant CHABERT, affecté au commandement de la R.G.A, passe le commandement de l'Escadre au Lieutenant-colonel POUDEROUX.

Le Commandant Aubé, malade, est remplacé à la tête du G. B.7 par le Capitaine DIETRICH, du G. Q. G.

Le 26 août, le G. B. 1 abandonne le terrain de Cernon pour s'établir à Villeneuve-les-Vertus.

Les trois unités du G. B. 1, dotées d'F.50, travaillent à l'aise sur ce magnifique terrain.

En Septembre, Paris est en butte aux attaques répétées d'avions ennemis dont les terrains de départ sont situés au Sud de Montcornet (Clermont-les-Fermes, Ferme Saint-Acquaine).

Ces terrains seront un des objectifs de l'Escadre et nos bombes y jetteront le trouble et la destruction.

Le 24 septembre, le G. B. 51 est constitué au terrain de la Cheppe.

Le 25 septembre, le lieutenant-colonel POUDEROUX laisse le commandement de l'Escadre au Commandant VOISIN, ancien commandant de l'Aéro de la II<sup>e</sup> Armée.

Cependant l'ennemi, sous notre pression, lève le pied et se retire lentement vers le Nord. Nos bombardiers peuvent suivre son recul chaque nuit à la lueur des incendies. Ils attaquent les



gares importantes (Rehthel, Amagne-Lucquy), les dépôts de la Retourne, les cantonnements.

En octobre, les objectifs s'éloignent : le front est sur l'Aisne; Rehthel est sur les lignes; Hirson, Montcornet, Wassigny, Liart, Provisy sont les objectifs attaqués. Puis, au mois de novembre, les expéditions sont poussées jusqu'à Mézières, Mohon, Sedan, Lûmes, Givet, Chimay, Montmédy.

Mais ces objectifs sont trop éloignés des terrains d'atterrissage. On songe à rapprocher les groupes et quelques unités font mouvement. Le G. B.1 se porte à la Cheppe, tandis que le G. B.7 prépare un terrain à Leffincourt. Alors survient l'armistice du 11 novembre qui surprend les groupes au milieu de leur mouvement.

Deux beaux résultats obtenus par nos équipages méritent d'être mentionnés :

Dans la nuit du 5 au 6 octobre, un équipage du G. B.51 (Sergent LUDINARD, Bombardier DAUTEL), fait sauter trois rames de wagons de munitions à Alincourt, tuant de nombreux Allemands et des chevaux.

Dans la nuit du 18 au 19 octobre, un équipage de l'Escadrille 25 (Sous-lieutenant MOROT, Lieutenant PAGNY, Adjudant NOUHANT) atteint en gare de Chimay un train d'infanterie et met hors de combat 500 hommes dont au moins 10 officiers.

Et voici maintenant le tableau éloquent du travail exécuté par l'Escadre 11, de sa formation à l'armistice :

- 23 nuits de travail ;
- 5600 appareils ont pris le départ;
- 50 grandes reconnaissances ont été effectuées;
- 1313 tonnes de projectiles ont été lancées sur l'ennemi;
- 950 objectifs militaires attaqués;
- 230 destructions homologuées;

Plus de vingt pilotes ou bombardiers ont dépassé leur centième expédition de nuit.

Pour terminer cet historique succinct, exposé de sept mois d'efforts, voici d'une part les citations de fin de guerre qui glorifient le G. B.1 et le G. B.7; d'autre part la liste des officiers et hommes de troupe de l'Escadre 11 morts au champ d'honneur. Il y a été joint un exposé des résultats de nos bombardements de nuit relevés par différentes Commissions d'enquêtes et qui témoignent de l'importance des dégâts matériels occasionnés par nos bombardements et de leur effet moral considérable sur l'ennemi.

ORDRE N° 12, 763 « D ».

Le Maréchal de France, Commandant en chef les Armées françaises de l'Est, cite à l'ordre de l'Armée :

1° GROUPE DE BOMBARDEMENT :

*« Sous l'impulsion énergique de son commandant, le Chef d'escadrons BOUCHET, le 1<sup>er</sup> groupe de bombardement, composé des Escadrilles 114, 110 et 25, a pris part aux batailles de Picardie et de Champagne de 1918.*

*En trois mois, du 27 mars au 9 novembre, il a exécuté en 106 nuits de travail, 2134 expéditions d'avions, attaqué 749 objectifs militaires, accompli 109 reconnaissances de nuit, lancé près de 530 tonnes de projectiles, réalisé 113 destructions (incendies, voies coupées, trains sautés, dépôts de munitions explosés, terrains d'aviation brûlés, etc.).*

*A contribué puissamment à l'arrêt de l'ennemi et à son recul consécutif en lui infligeant des pertes qui ont affecté profondément son moral et diminué sensiblement sa valeur combattive. N'a cessé de procurer à notre Haut Commandement des renseignements du plus haut intérêt. »*

Au G. Q. G., le 6 janvier 1919.  
*Le Maréchal de France, Commandant en chef les Armées françaises,*  
Signé : PETAIN.

#### ORDRE N° 81.

Le Chef d'escadrons BOUCHET, commandant P. I. l'Escadre de bombardement n° 11, cite à l'ordre de l'Escadre :

#### LE 7<sup>e</sup> GROUPE DE BOMBARDEMENT.

*« Le 7<sup>e</sup> Groupe de bombardement formé des Escadrilles 118, 119 et 121, a pris part aux batailles de Champagne et de Picardie en 1918. En sept mois, du 1<sup>er</sup> avril au 9 novembre, et 94 nuits de travail, il a exécuté 1525 expéditions d'avions, effectué 125 reconnaissances de nuit, attaqué 304 objectifs militaires, lancé 358 tonnes de projectiles, opéré 43 destructions (incendies, voies coupées, dépôts sautés, terrains brûlés). Infligeant à l'ennemi des pertes continuelles en personnel et en matériel, il a contribué puissamment à son arrêt et à son recul consécutif. Malgré ses pertes très lourdes, n'a cessé d'être sur la brèche et a rapporté sans cesse des renseignements d'un grand intérêt pour le Commandement. »*

Le 10 février 1919.  
*Le Chef d'escadrons, commandant P. I. l'Escadre 11,*  
BOUCHET.

Pertes de l'Escadre 11 (13 février-11 novembre) :  
50 tués, 57 blessés, 35 disparus; soit 142 au total.

NOMS DES OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS ET SOLDATS DE L'ESCADRE 11  
MORTS AU CHAMP D'HONNEUR (1918).

NOMS ET GRADES.	DATES.	ESCADRILLES.
Sous-lieutenant Cattaerts, pilote .....	18 mars.	Escadrille 110
Soldat O'Wen , mitrailleur .....	1er avril	Escadrille 119.
Soldat Besnard, pilote .....	2 avril	
Sous-lieutenant de Casteignau-Caumont, observateur.	12 avril	Escadrille 110
Sous-lieutenant Ducruzet, pilote .....	12 avril	Escadrille 121
Lieutenant Vendetti, observateur .....	12 avril	Italien
Caporal Renoux, pilote .....	12 avril	Escadrille 114
Soldat Perruchot, mitrailleur .....	12 avril	Escadrille 114
Sergent-major Trouve, observateur .....	12 avril	Escadrille 25
Maréchal des logis Laude, pilote . .....	18 avril	
Caporal Gavaud, pilote .....	21 avril	Escadrille 119
Capitaine Mahieu, pilote, commandant l'Escadrille .	2 mai	Escadrille 114
Lieutenant Rivalleau, observateur, adjoint tactique.	2 mai	Escadrille 11
Sergent Desmonts, pilote. ....	14 mai	Escadrille 110
Soldat Fievet, mitrailleur .....	14 mai	Escadrille 110
Sous-lieutenant Fouquet, pilote .....	15 mai	Escadrille 121
Sous-lieutenant Breuille, observateur .....	19 mai	Escadrille 113
Maréchal des logis Dumuys pilote. ....	19 mai	Escadrille 113
Aspirant Bancon, observateur .....	29 mai	Escadrille 118
Caporal Guignard pilote .....	25 juin	Escadrille 119
Lieutenant Girard, observateur .....	25 juin	Escadrille 119
Soldat Chapchoux, mécanicien .....	2 juillet	Escadrille 119
Soldat Feraud, mécanicien .....	2 juillet	Escadrille 121
Soldat Latroupe, mécanicien .....	2 juillet	Escadrille 121
Brigadier Gauthier, pilote .....	2 juillet	Escadrille 121
Soldat Lemoine, mécanicien .....	24 juillet	Escadrille 121
Sergent Drosner, observateur .....	1er aout	Escadrille 119
Sergent-major Marguet, pilote. ....	5 aout	Escadrille 25
Brigadier Foulot, pilote .....	13 aout	Escadrille 110
Lieutenant Rabardel observateur .....	13 aout	Escadrille 110
Lieutenant Des Forts, pilote .....	13 aout	Escadrille 121
Lieutenant Astier .....	13 aout	Escadrille 110
Sergent Masillier, mécanicien, .....	14 aout	Escadrille 25
Soldat Deambonnec, mécanicien .....	14 aout	Escadrille 25
Soldat Joly mécanicien.....	14 aout	Escadrille 25
Brigadier Rivet, pilote.....	22 aout	Escadrille 118
Maréchal des logis Villiers, observateur .....	22 aout	Escadrille 118
Soldat Renelier, mécanicien .....	22 aout	Escadrille 118
Soldat Salaun, mécanicien .....	2 septembre	Escadrille 25
Lieutenant Roth, pilote .....	15 septembre	Escadrille 121
Lieutenant de Robien, pilote commandt l'Escadrille.	15 septembre	Escadrille 121
Lieutenant Bombezin, observateur .....	16 septembre	Escadrille 137
Lieutenant Bizard, pilote commandant l'Escadrille.	25 septembre	Escadrille 114

Lieutenant Poirier, pilote.....	1 <sup>er</sup> octobre	Escadrille 119
Lieutenant Magnificat, observateur.....	23 octobre	Escadrille 25
Adjudant Velard .. .. .	23 octobre	Escadrille 25
Caporal Henry.....	24 octobre	Escadrille 25
Maréchal des logis Hervé, pilote .....	28 octobre	Escadrille 121
Caporal Guilbaud, pilote.....	29 octobre	Escadrille 135
Caporal Dupied, pilote.....	4 novembre	Escadrille 137

## RÉSULTATS

### DES BOMBARDEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ESCADRE 11 SUR LE FRONT DE CHAMPAGNE DE JUIN À NOVEMBRE 1918.

En janvier 1919, l'ordre vient du G. Q. G. d'envoyer sur les objectifs attaqués par les Escadres de bombardement de nuit pendant les quatre derniers mois de guerre, des Commissions d'officiers ayant pour mission de rechercher les résultats obtenus, de contrôler les effets des tirs, ceux des projectiles et, d'après les renseignements recueillis et les constatations faites, de déterminer les méthodes d'attaque et la nature des bombes à employer pour obtenir l'efficacité maximum selon les différents objectifs.

Trois Commissions furent constituées à l'Escadre 11.

L'une visita la région : Juniville, Provisy, Mézières, Sedan, Vouziers, Saint-Morel.

La seconde, la région : la Maison-Bleue, Laon, Soissons, Château-Thierry, Kère-en-Tardenois, Vallée de la Vesle.

La troisième, la région de la Maison-Bleue, Laon, Soissons, Château-Thierry, Fère-en-Tardenois, Vallée de la Vesle.

Le travail de ces Commissions fut parfois rendu très difficile, l'action du canon ayant complété celle de la bombe pour certains objectifs.

Les rares habitants rencontrés ne purent très souvent donner toute la précision nécessaire aux renseignements demandés, le fait brutal du bombardement ayant seul frappé leur imagination.

Par contre, pour certains objectifs, les résultats purent être directement constatés. Des photos furent prises à chaque destruction remarquable.

L'extrait des comptes rendus des Commissions qui est donné ci-dessous s'applique strictement aux résultats obtenus par l'Escadre 11 depuis son arrivée sur le front de Champagne jusqu'à l'armistice.

Il montre que la confiance mise par le Haut-Commandement dans l'aviation de nuit est pleinement justifiée et que désormais l'avion de nuit sera une arme redoutable avec laquelle l'ennemi aura à compter dans les luttes futures.

JUNIVILLE. — Gare et Dépôts.

*Constatations* : La gare de Juniville, détruite par l'ennemi, ne permet pas de relever les traces du bombardement, mais les nombreuses maisons atteintes aux environs de la gare, témoignent de la violence avec laquelle il eut lieu.

Dans le talus au sud de la station, deux abris en sape servaient de refuge au personnel; à tous les objectifs visités, la Commission a été frappée par le nombre et la puissance des abris existants; certains, bétonnés, sont sûrement à l'épreuve des bombes de 140 kilogrammes. Le contraste est frappant avec les organisations faites en nos points sensibles, où la défense se résume le plus souvent à quelques éléments de tranchée plus ou moins profonds.

D'après des renseignements d'habitants, la voie fut souvent coupée par des bombes, au voisinage du passage à niveau de la route Juniville-la Neuville-en-Tourne-à-Fuy. Elle fut chaque fois réparée immédiatement.

Juniville était très fortement défendu par des mitrailleuses et des projecteurs. Un groupement de six mitrailleuses se trouvait dans un jardin à proximité de la gare.

LA NEUVILLE-EN-TOURNE-A-FUY. — Dépôts de munitions Nord et Sud.

*Constatations.* — *Dépôt Sud* : Très nombreux entonnoirs de bombes dans le dépôt et aux abords.

*Dépôt Nord* : Un abri à artifices a été incendié, puis a sauté, sous l'effet d'une bombe.

La traînée passant par l'abri est visible.

Une enveloppe de fusée Michelin n° 8969 lot n° 78, a été retrouvée dans le dépôt, ainsi que des débris d'empennage de bombe.

A noter que les abris, du type enterré, étaient à l'épreuve des bombes de 50 kilogrammes.

ALINCOURT. — Dépôt de munitions.

*Enseignements et constatations.* — Le 5 octobre, à 22 heures, une bombe tomba sur un train de munitions placé sur deux voies de garage, au sud de la station d'Alincourt, au moment où un échelon d'artillerie de campagne se ravitaillait.

Une explosion s'ensuivit : Les deux rames furent détruites ainsi que les munitions placées sur les quais. Le tout ne forme plus qu'un amas de décombres déchiquetés et calcinés.

Trente-trois chevaux encore attelés dans les caissons culbutés, furent tués sur place.

Les Allemands accusèrent douze morts (renseignements donnés par M. Colas, instituteur à Alincourt).

Le dépôt entier devait partir le lendemain pour Rethel.

(Bombardement fait par le sergent LUDINARD et le bombardier DAUTEL, du G. B. 51.)

En mai 1918, un avion lança des bombes sur un poste signaleur à la sortie nord d'Alincourt.

Le capitaine Knaffus, de Cassel, commandant l'aviation d'Alincourt, fut tué par un éclat.

L'avion mitraille ensuite le village : deux soldats furent blessés devant la mairie (même source de renseignements).

VILLE-SUR-RETOURNE. — Gare.

*Renseignements.* — Juin 1918: deux soldats, six chevaux sont tués.

Septembre 1918 : un soldat tué.

(Renseignements donnés par les habitants.)

MONT-SAINT-REMY . — Gare.

*Constatations.* — La gare, minée par l'ennemi avant son départ, ne permet pas de relever les traces de bombardement; quelques entonnoirs aux abords de la gare.

Une maison située à la sortie est de Mont-Saint-Remy a été atteinte en 1918 par une bombe. Cette maison abritait des prisonniers russes; il y eut douze tués, trente blessés.

Au même moment passait à côté de la maison une colonne de ravitaillement. Les habitants ne peuvent dire s'il y eut des victimes, les pertes étant cachées soigneusement à la population.

Le 28 juillet 1918, une trentaine de bombes tombèrent sur la gare. La voie fut coupée et le quai de débarquement endommagé; les dégâts furent réparés sur le champ. Il y eut des victimes; mais le nombre ne peut en être donné.

Première quinzaine d'août, une baraque est incendiée dans la gare : un tué, deux blessés.

La gare était très défendue. A l'entrée de la station, un abri bétonné, enterré, à l'épreuve des bombes de 140 kilogrammes.

PAUVRES. — Cantonnements.

*Renseignements.* — Septembre 1918: dans le bois est de Pauvres, des bombes sont tombées dans un Parc de réparations auto.

Deux bombes ont été retrouvées sur l'emplacement du parc.

(Renseignements donnés par le maire de Pauvres.)

ATTIGNY. — De même source, à Attigny, la gare a été atteinte; plusieurs maisons ont été détruites aux abords de la station.

La ville d'Attigny, complètement minée, ne permet aucune constatation.

AMAGNE-LUCQUY. — Gare.

*Constatations.* — Il suffit d'arriver dans la gare pour juger les effets d'un bombardement un peu violent et soutenu.

Les voies et les abords de la gare sont parsemés de trous de bombes.

La puissance des gros projectiles s'affirme immédiatement; une bombe de 140 kilogrammes tombant entre deux voies les met hors de service. Il faut le coup direct avec une bombe de 50 kilogrammes pour obtenir le résultat suivant : quatre ou cinq traverses cisailées, rails arrachés sur une longueur de un mètre environ. Plusieurs coups de ce genre sont observables dans le faisceau des voies ouest de la gare. La façade de la gare est criblée d'éclats, les maisons avoisinantes portant la trace de gerbes parfaitement dessinées.

Les magasins situés au nord de la station sont défoncés, les aménagements intérieurs bouleversés.

Dans la toiture de la gare de marchandises, plusieurs traces de bombes sont visibles. Dans la gare même, un abri bétonné servait de refuge au personnel.

Des réservoirs à eau situés dans la partie ouest de la gare sont tous percés par les éclats. Le bâtiment attenant à la lampisterie a été incendié.

La rotonde à locomotives a été atteinte par deux bombes, dont une de 115 ou 140 kilogrammes. Les impacts sont visibles à l'intérieur; les tuiles arrachées, les fermes cisailées témoignent de la violence de l'explosion.

Presque toutes les maisons voisines de la gare ont été atteintes.

En particulier, dans l'hôtel de la gare, dont la toiture a été refaite, des traces d'éclats sont visibles dans le couloir, sur les murs et sur le plafond de la salle à manger.

Devant la gare, quatre abris bétonnés montrent les précautions prises par les Allemands pour se garantir des bombes. Un de ces abris a été atteint par une bombe qui n'y a causé aucun dommage.

D'autres abris construits en rondins sont disséminés un peu partout.

*Renseignements donnés par M. le maire d'Amagne.* — Nos bombardements avaient un gros effet, moral sur les Allemands; dès que nos avions étaient signalés par son de cloche, tout le monde se réfugiait dans les abris.

La fréquence et la violence des attaques gênaient beaucoup le trafic. Plusieurs fois, les voies ferrées ont été coupées, mais comme partout, étaient réparées dans la nuit.

Dans la population civile, il y eut deux réfugiés belges tués et trois blessés. Beaucoup de maisons ont souffert de notre bombardement et les habitants étaient loin d'être rassurés: « On vous a maudits bien souvent; il fallait qu'il pleuve à seaux pour vous empêcher de venir, et encore si la pluie cessait, on était sûr de vous voir arriver une demi-heure après, de sorte que nous ne savions jamais si nous pourrions dormir tranquilles ».

En 1918, un train de permissionnaires fut atteint au moment où il entra en gare. Il y eut 13 ou 14 soldats tués.

Le maire d'Amagne a l'impression que bien souvent des soldats furent tués ou blessés, mais les pertes étaient soigneusement dissimulées à la population.

Une très forte D.C.A. défendait la gare d'Amagne, de même qu'à Mézières; les Allemands répandaient le bruit que les dégâts étaient causés par les obus de la D.C.A. éclatant au sol.

Provisy. — Gare et dépôts de munitions et de matériel.

*Constataions.* — Nombreux entonnoirs aux abords immédiats de la station. Dans le dépôt de munitions, situé de chaque côté de la route Rethel-Novion-Porcien, partie sud de la gare, de nombreuses traînées coupent la route.

Il est difficile de se faire une idée exacte des dégâts commis par nos bombardements, les Allemands ayant fait sauter un grand nombre de petits dépôts de minen et de grenades.

Il est probable, cependant, que quelques-unes de ces explosions sont imputables aux bombes d'avions, beaucoup de traînées passant par les entonnoirs, et les abris étant en surface et simplement protégés par une couverture en tôle ondulée ou une toiture en planches.

Dans le dépôt de matériel, une bombe de 140 kilogrammes est tombée dans une baraque qui a été détruite.

Une dizaine de bombes de gros calibre sont tombées dans la partie ouest du dépôt où se trouvaient des piles de planches, madriers, poteaux, etc.

Les bombes de 140 kilogrammes ont creusé des entonnoirs d'une dizaine de mètres de diamètre.

Les bombes moyennes font des entonnoirs d'environ 1 m.50 de diamètre et de 1 m.50 de profondeur.

Remarqué près de la gare et dans le dépôt, des abris bétonnés à l'épreuve des bombes lourdes.

WASSIGNY. — Dépôt de matériel et gare.

*Constataions.* — Une bombe de 140 kilogrammes a fait exploser un dépôt de grenades, situé le long de la voie de garage; d'autres entonnoirs sont visibles sur les voies.

*Renseignements donnés par les habitants.* — Mai ou juin 1918: huit bombes tombent dans Wassigny, douze soldats sont tués ainsi que l'Officier d'agriculture du village qui est enterré à Wassigny.

Octobre 1918: deux maisons sont démolies à côté de l'église, deux chevaux sont tués.

Les habitants n'ont pas connaissance de bombes tombées dans la gare, celle-ci étant à un kilomètre du village et la population étant tenue dans l'ignorance la plus complète.

Le B. R. de la Vè Armée, du 12 novembre, permet de lever tous les doutes.

« *Extraits du Journal d'un Lieutenant du 3<sup>e</sup> d'Artillerie de la Garde* » :

23 octobre : « La troupe ne se tait que quand le ronflement des avions ennemis domine le roulement du train. Soudain une fusée s'allume : elle éclaire les bombardiers; silencieux et immobiles, ils ressemblent à une bête qui essaie d'échapper au boucher en ne faisant plus un mouvement. Dans la nuit étoilée, on n'entend plus que le bruissement puissant de la machine invisible. Comme elle s'éloigne, le train gagne la dernière halte avant Wassigny. Impossible de téléphoner : « Ils sont dans l'abri, s'écrie quelqu'un ». Presque aussitôt, trois formidables détonations déchirent le silence; c'est Wassigny qui prend ; nous repartons pour profiter du temps nécessaire à l'aviateur qui va chercher d'autres bombes. Nous dépassons le disque rouge et sommes arrivés. Parmi les bâtiments déserts de la place de la gare, on entend crier des blessés; des infirmiers passent avec un brancard... »

29 octobre: « Des aviateurs ennemis bombardent, innombrables et infatigables, attaquent Wassigny pendant la nuit et troublent la zone des étapes. Peut-être savent-ils qu'il y a sur nos routes une circulation énorme vers l'arrière. »



LAUNOIS. — Gare.

*Constatactions.* — A mi-distance du passage à niveau et de la station, une bombe de 140 kilogrammes à côté d'une voie de garage: actuellement, cette voie est réparée, la gare étant de nouveau ouverte au trafic.

Pour la même raison, aucun impact n'est visible sur les voies. Un abri en sape dans le talus, deux plateformes de mitrailleuses au sud de la station.

POIX-TERRON. — Gare.

*Renseignements.* — Deuxième quinzaine d'octobre : deux soldats tués et plusieurs blessés. Une bombe à côté de la Kommandantur; une autre à côté du passage à niveau.

MEZIERES-CHARLEVILLE.

*Renseignements.* — Juin 1918: Place de la République : un officier, son ordonnance, deux chevaux sont tués par une bombe.

26 septembre 1918: A 22 h .50 mn, une bombe tomba dans la rue Forêt sur une maison où étaient courbés deux soldats allemands qui furent tués. Deux jeunes filles se trouvaient dans cette maison; l'une fut tuée, l'autre grièvement blessée.

Dès nos avions signalés, les sirènes donnaient l'alarme et les habitants se réfugiaient dans les caves et dans les abris.

À noter un passage souterrain de la gare transformé en abri de bombardement.

MOHON. — (Objectif éloigné : 70 kilomètres dans les lignes). Gare.

*Constatactions.* — Une traînée à 200 mètres à l'Ouest de la station endommage plusieurs maisons dont une, à côté du pont, est complètement détruite.

Le toit de la station a été refait avec du carton bitumé.

Une bombe est tombée dans une réserve de roues de wagons. Les murs des bâtiments avoisinants sont criblés d'éclats. D'autres entonnoirs de bombes sont visibles aux abords des voies.

Aucune trace de bombardement n'a pu être relevée dans les ateliers, les Allemands ayant fait sauter un train de munitions dont une partie était garée dans les ateliers mêmes.

Il existe dans la gare de Mohon une vingtaine d'abris bétonnés; certains sont placés à l'intérieur des bâtiments. La contenance des abris est de 80 à 100 hommes. Chaque abri est numéroté.

*Renseignements donnés par les habitants.* — Plusieurs maisons de Mohon ont été atteintes par les bombes.

La voie de Sedan a été coupée à plusieurs reprises, mais a été réparée aussitôt.

LUMES. — Triage.

*Renseignements.* — Plusieurs fois, des Allemands ont été tués, mais le chiffre est inconnu. Des wagons ont été détruits et la voie de Sedan fut coupée à plusieurs reprises. Les dégâts étaient réparés aussitôt.

Deux bombes encadrèrent la rotonde. Une, qui éclata près de la Centrale électrique, coupa les fils conducteurs. Tous les carreaux furent brisés.

Un camp de prisonniers, éclairé la nuit, fut bombardé; pas de victimes.

Le triage était très défendu; les habitants estiment à quarante le nombre des pièces contre avions, en dehors des mitrailleuses et des projecteurs.

SEDAN — Point de passage des avions exécutant des reconnaissances pour le G. A. C.  
*Renseignements et constatations.* — *Septembre 1918*: une traînée tomba sur Torcy. Une bombe atteignit la gendarmerie, traversa le toit et éclata au deuxième étage. Un soldat allemand fut blessé; 200 mètres carrés de toiture furent souillés.

A l'usine Lepage, une autre bombe tomba sur une baraque servant de lazaret. Une quarantaine d'Allemands furent tués, beaucoup d'autres furent blessés. La baraque n'est plus qu'un amas de décombres. Une baraque voisine, criblée d'éclats, a une partie de son toit souillé (voir photo).

Novembre 1918: Dans le jardin des Prêtres, un officier est tué.

Dans la cour de la Citadelle, trois soldats sont tués.

CHEMERY. — *Renseignements.* — 22 octobre 1918; une bombe tombe sur l'église dont une partie du toit est arrachée, un soldat est tué.

Une autre bombe tombe auprès d'un poste de T. S. F.

Les habitants crurent que l'avion avait voulu bombarder la gare de Malmy, laquelle était bourrée de munitions.

LE CHESNE. — Cantonnements.

*Renseignements.* — Le village de le Chesne, miné par l'ennemi, ne permet de faire aucune constatation. Le 22 octobre plusieurs maisons furent démolies. Une cinquantaine de soldats furent tués ou blessés par des bombes qui tombèrent sur la place. (Bombardement fait par le G.B. 51.)

SAINT-MOREL. — Dépôt de munitions et de matériel.

*Constatations.* — Dans le dépôt nombreux trous de bombes.

Deux bombes de 115 ou 140 kilogrammes sont tombées à côté de baraques servant d'ateliers. Ces deux baraques sont entièrement démolies.

Les tôles de baraques avoisinantes ont été soufflées dans un rayon de 50 mètres environ.

Les hangars servant de remises à locomotives ont été atteints.

Les voies de 0 m. 60 y aboutissant ont été coupées.

Une baraque, située sur un quai d'embarquement, a été soufflée par une bombe de 115 ou 140 kilogrammes.

C'est dans le dépôt de Saint-Morel, sur tous les objectifs visités, que l'on rencontre le plus grand nombre d'abris; près de la gare il s'en trouve quatre dans un rayon de 100 mètres.

WARMERIVILLE. — Gare.

*Renseignements et constatations.* — Août et septembre 1918; nos bombes détruisent un poste de T. S. F. et coupent la ligne à haute tension (route de Mesnil-Lépinos).

Près de la gare une maison détruite. Hommes et chevaux tués.

Une bombe tomba à côté d'un parc automobile. Le lendemain, le parc change d'emplacement.

LE CHATELET-SUR-RETOURNE. — Gare.

*Renseignements.* — En août 1918, incendie du dépôt de matériel de la gare. Plusieurs incendies dans le village. Trois Bavares tués, quatorze blessés.

Les voies ont été fréquemment coupées, interdisant le trafic pendant plusieurs heures.

Les Allemands craignaient énormément les incursions aériennes. Nombreux abris.

Le maire du Châtelet logeait deux officiers qui couchaient à la cave.

ASFELD-LA-VILLE et VIEUX-LES-ASFELD. — Cantonnements.

*Renseignements.* — Juin 1918, une bombe sur une maison tue des officiers et des soldats.

TERRAIN DE LA FERME SAINT-ACQUAIRE. — *Renseignements et constatations.*

Bombardé à plusieurs reprises. — D'après un habitant, les hangars n'auraient pas été atteints, mais il a eu connaissance de quelques tués et blessés parmi le personnel. Relevé une traînée d'une dizaine de bombes (155 MMN ou 200 G. A.) sur le chemin de terre longeant les hangars. Il semble que les trois hangars en bois aient été soufflés et écrasés par les explosions. Un gotha (moteurs enlevés) est encore sous les débris.  
Une bombe sur Noircourt.

TERRAIN DE CLERMONT-LES-FERMES. — Quelques trous de bombes à 90 mètres des hangars. Certains sont rebouchés. Auprès du dépôt de munitions sur la route de MONTCORNET, à 200 mètres à l'Est des hangars, on remarque vingt-cinq entonnoirs de bombes. Le plus près est à 6 mètres du dépôt. Les entonnoirs, très grands, proviennent vraisemblablement de bombes de 200 G. A.

TERRAIN DE MONTIGNY-LE-FRANC. — Dans les derniers temps un hangar a été atteint par une bombe. Trois avions ont été détruits. Deux tués.

HIRSON. — Gare.

*Renseignements.* — La ville a beaucoup souffert de nos bombardements de nuit; de gros dégâts matériels et quelques victimes dans la population civile.

La gare et le dépôt de machines ont été fréquemment atteints.

21 - 22 octobre : Aucun civil tué. Très nombreuses victimes chez l'ennemi. La gare et son dépôt atteints.

24 octobre : Dépôt de la gare et ville atteints.

17 h. 30; 1 Anglais, 1 Russe, 1 Belge, 1 Allemand tués; 3 blessés allemands.

20 h. 30; grands dégâts : tués et blessés nombreux. 3 femmes, 1 enfant tués. 3 femmes blessées.

LIART. — Gare.

*Renseignements.* — Octobre 1918: Fréquents bombardements. Un train de munitions atteint; trois wagons de poudre qui avaient pris feu ont été isolés. Plusieurs Allemands blessés. Un officier est tué par des balles de mitrailleuse tirées par un aviateur. De nombreuses bombes sont tombées aux entrées Est Nord-Est des tunnels de La Fère et des Mérieux; d'autres près du passage à niveau de la route Liart- Malencourt.

MONTCORNET. — Gare.

*Renseignements.* — Octobre 1918: Plusieurs Boches tués, dont un mécanicien tué à la gare sur sa machine. Les voies ont été fréquemment coupées : un incendie.

Le maire de Montcornet donne le chiffre de neuf victimes civiles.

SERAINCOURT. — Terrain d'aviation.

*Constatations.* — Bombes sur le terrain et le village en août 1918.

SOISSONS. = Objectif de champ de bataille.

*Constatations et renseignements.* — Plusieurs traînées ont pu être reconstituées dans l'intérieur de la gare, sur les voies. Rue Saint-Rémi, 5, une bombe dans une propriété, creuse

un entonnoir d'une profondeur de 2 m. 50 sur 6 mètres de diamètre, déracine un arbre situé en bordure de l'entonnoir et crible d'éclats la maison située à 10 mètres de là, qui était occupée par les Allemands.

Rue de la Buerie, n° 10, une bombe tombe sur une maison à un étage qui est complètement effondrée. Pas de précision sur son occupation par l'ennemi.

Rue Trinité, une bombe tombée au pied d'une maison à un étage en démolit le mur; la toiture et le plancher sont soufflés.

Les deux cents habitants restés dans la ville ont été le plus souvent enfermés dans les caves, seul le garde champêtre était autorisé à circuler.

Pas de précisions sur les pertes ennemies dues à nos bombardements, les habitants n'ayant rien pu voir. Mais le garde champêtre avait à supporter le lendemain des nuits d'expédition des mouvements d'humeur violente de la part des Allemands, laissant deviner une grande dépression morale.

#### OULCHY-LE-CHATEAU. — Objectif de champ de bataille.

*Renseignements.* — Cantonnement bombardé dès les premiers jours de l'occupation ennemie. La gare aurait été atteinte par quatre bombes.

Dans la localité, une maison a été incendiée; deux autres sont démolies.

On a vu le lendemain d'un bombardement, un attelage de ravitaillement tué à la sortie Sud du village.

#### FERE-EN-TARDENOIS. — Objectif de champ de bataille.

*Constatations et renseignements.* — La ville a contenu des troupes dès les premiers jours de juin, jusqu'à la fin du même mois, moment à partir duquel elles ont été cantonnées dans les localités avoisinantes, leur vie devenant trop pénible.

Les habitants eux-mêmes étaient tellement déprimés, qu'ils étaient au moment de leur délivrance, sur le point d'envoyer un des leurs passer les lignes pour nous supplier de les épargner un peu. Dès la première nuit de bombardement, une quinzaine d'immeubles sont atteints, dont un incendié.

Une bombe de 50 kilogrammes G. A. a produit un excellent effet : tombée sur une maison à un étage avec cave non voûtée, la bombe n'a éclaté qu'à la cave, bouleversant l'immeuble et renversant par le souffle la façade de la maison d'à côté.

3 juin : quatre Allemands et 9 chevaux sont tués au centre de la ville.

26 juin : le dépôt d'armes automatiques situé à la brasserie est incendié. Il provenait du centre d'instruction des troupes françaises et les Allemands commençaient seulement à en acheminer le contenu vers l'arrière. Le dépôt contenait de nombreuses munitions d'infanterie : il s'ensuivit des explosions qui durèrent toute la nuit, interdisant complètement le passage dans la rue principale N.S.

La circulation devenait très pénible pour l'ennemi, et dès les avions signalés, avant même que les premières bombes furent tombées, attelages et camions étaient entendus traversant la localité à toute allure. Outre le bombardement, au cours de chaque expédition, des balles de mitrailleuses tirées par les avions, ajoutaient encore à la panique des convois obligés de traverser le village. Plusieurs incendies ont été allumés au cours de différentes expéditions. Les routes, atteintes, ont causé de graves accidents.

Les habitants n'ont pas de connaissances précises sur les pertes en personnel, l'ennemi ayant toujours fait disparaître les victimes avant le lever du jour. Des attelages tués ont été pourtant, vus le lendemain d'expéditions. Dans la population civile, une femme a été blessée mortellement.

La Kommandantur changea trois fois de local, accusant la population d'espionnage et la menaçant de représailles parce que, chaque fois, des coups encadraient sa nouvelle résidence. A la gare, les voies ont été atteintes à plusieurs reprises, particulièrement les premiers jours de juin. On retrouve les extrémités des traînées à l'Est et à l'Ouest de la gare.

Vers le 5 juin, un train sanitaire est atteint, plusieurs wagons sont détruits, encombrant la voie principale : dix Allemands tués.

Plusieurs traînées sont visibles dans le dépôt de munitions, une bombe a atteint une alvéole.

31 mai : sur la route de Fère à Bruyères on retrouve deux camions auto carbonisés ayant contenu des munitions d'infanterie.

#### COURVILLE. — Cantonnement.

*Renseignements.* — Fin juin : deux maisons sont incendiées près de la gare. Vers le 15 juillet : huit chevaux sont tués près de la gare.

#### FISMES. — Gare et cantonnements.

*Renseignements.* — La gare aurait été atteinte fréquemment.

Pendant la première quinzaine de juin, un incendie a été allumé par le bombardement dans un dépôt d'artifices éclairants, situé à l'Ouest, de la ville.

#### LA CENSE et BONNEMAISON. — Terrains d'aviation.

*Constatations.* — Quatre Bessonneau détruits par les bombes.

La majeure partie des traînées encadre les Bessonneau et les éclats ont forcément atteint des appareils.

La piste est semée de nombreux entonnoirs.

#### LA MAISON-BLEUE. — Gare.

*Consultations.* — Objectif protégé par une fausse gare placée au N. E de la gare réelle. Très nombreuses traînées sur les voies. Des ruptures de voies sont encore très nettes. Au centre de la gare une bombe de 140 kilogrammes a bouleversé un dépôt de rails. Une prise d'eau à cinq réservoirs a été atteinte par deux bombes de 50 kilogrammes. Le tout est effondré et deux réservoirs sont complètement déchirés.

Traces de plusieurs entonnoirs sur les quais d'embarquement.

#### *Renseignements.* — Donnés par les habitants de Sissonne.

Fin août : explosion pendant toute la nuit d'un train de munitions d'infanterie sur l'embranchement d'Asfeld en partance pour cette région. Les voies très endommagées, la circulation a été interrompue jusqu'au lendemain à midi. Les Allemands ont accusé vingt-huit P. G. français et anglais tués, mais n'avouent aucune perte des leurs.

La circulation des civils étant interdite, ils ne peuvent que se rappeler les détonations formidables entendues, lors de nos fréquentes expéditions sur la Maison-Bleue.

#### CUIMAY. — Gare (enquête faite par le Commandant BOUCHET).

*Renseignements et constatations.* — Dans la nuit du 18 au 19 octobre, à 0h. 30, un avion bombarde la gare (équipage : Sous-lieutenant, MOROT, pilote : Lieutenant PAGNY et Adjudant NOUHANT, observateurs).

Quatre points de chute ont été relevés, trois dans la gare même, un dans une rue adjacente. Les deux premières bombes (probablement 50 kg G. A.) sont tombées sur un quai. La troisième sur un croisement de voies, cette bombe et la dernière étaient de gros calibre (140

kg). Au moment précis du bombardement, un train militaire arrivait dans la gare très éclairée et une compagnie d'infanterie attendait sur le quai pour s'embarquer.

Deux bombes tombent dans la compagnie la détruisant en entier, la troisième sur le train, pulvérisant plusieurs wagons pleins de soldats.

La quatrième bombe renverse un pan de mur de jardin, les éclats mitraillèrent une maison qui servait de cantonnement, aux Allemands et tuèrent tous les habitants du rez-de-chaussée.

Les habitants de Chimay estiment à cinq cents le nombre des victimes, tués, blessés, ou morts de leurs blessures.

Les Allemands interdirent l'accès de la gare et de ses abords; aidés par des prisonniers français et anglais, ils transportèrent les corps toute la nuit dans les différentes formations sanitaires de la ville et de ses environs. Ils ne purent empêcher les clameurs des blessés, dont les hurlements empêchèrent de dormir les habitants du quartier de la gare.

Le lendemain trente-deux cadavres sortaient d'une seule des formations sanitaires qui avaient reçu les victimes.

Cinq minutes après le passage de l'avion, un officier allemand affolé, se présentait à l'Hôtel de France et disait à Madame Henez « Je suis le seul survivant des neuf officiers qui nous trouvions tout à l'heure sur les quais ».

Un officier aviateur incidemment dans la gare fut tué.

Aucun habitant civil ne fut touché.

Une bombe ou ses éclats ayant atteint sans doute un générateur d'électricité ou un transformateur, de grandes étincelles coururent subitement le long des fils transport de force et la gare s'éteignit.

*Moral des aviateurs allemands.* — L'Hôtel de France était le casino des officiers du camp d'aviation établi à l'Est de la ville (terrain de nuit, un gros avion de bombardement de nuit brûlé par l'ennemi, est encore sur le terrain).

La plupart des officiers étaient des « fils de famille », parlaient français et ne s'étaient engagés dans l'aviation que pour bénéficier de l'immunité relative de l'année d'études et d'entraînement. Le moral était très bas pendant les derniers mois de la guerre. Tout aviateur envoyé au front se considérait comme rayé du nombre des vivants, comme devant être tué ou disparu dans un délai de quatre mois.

A chaque expédition, les équipages se faisaient entre eux des adieux de condamnés. Ils avaient une crainte folle et une grande admiration pour les aviateurs français. « C'est inutile de sortir, disaient-ils, nous sommes un contre dix ».

## 1<sup>er</sup> GROUPE DE BOMBARDEMENT G.B. 1.

Le G.B.1 tient In place d'honneur parmi les unités d'aviation de bombardement. C'est en effet le plus ancien, sur la brèche dès novembre 1914. Son histoire est une suite de pages d'héroïsme, qui lui ont fait une auréole de gloire et l'ont imposé en exemple aux unités plus jeunes.

Destiné à sa formation à faire du bombardement de jour, il s'emploie de toutes ses forces à cette tâche — ingrate entre toutes, et jugée alors insignifiante par le Commandement. — En 1915, — ne pouvant plus voler de jour, il se modifia de fond en comble et créa le bombardement de nuit.

## ANNÉE 1914.

Créé le 23 novembre 1914 par décision du Général commandant en chef, le 1<sup>er</sup> groupe de bombardement est mis sous le commandement du Chef de bataillon DE GOYS DE MEZEYRAC.

Adjoint : le Capitaine CHALLE.

Commandants d'unités : Escadrille V.B.1, Lieutenant MOUCHARD ;

Escadrille V.B.2, Lieutenant de vaisseau DE LABORDE;

Escadrille V.B. 3, Capitaine BENOIST;

Parc G. B. I., Capitaine COMBETTE.

La V. B. 1 est formée par la V.14; la V. B. 2 créée de toutes pièces le 16 novembre; la V.B.3 formée le 17 décembre par transformations de la Br. 17.

Les unités sont dotées d'avions Voisin qui, à cette époque, sont les meilleurs de notre matériel d'aviation et les seuls susceptibles d'exécuter leur travail spécial.

La constitution effective du groupe date du 15 décembre. Les Escadrilles V.B.1 et V.B.2 sont réunies à Saint-Pol-sur-Ternoise venant de Dunkerque; l'Escadrille V.B.3 se forme à Villacoublay et le Parc à Saint-Cyr.

Jusqu'au 27, le groupe coordonne son action aux attaques de l'armée de Saint-Pol et bombarde les villages de Souchez, Givenchy-en-Gohelle.

Deux combats ont lieu contre des Aviatik au cours de la première expédition.

Le 22, le parc complet s'installe à Frévent.

Les attaques françaises, commencées le 20 décembre sur le front de Champagne, motivent le déplacement du groupe, et, le 27, un télégramme du G. Q. G. lui ordonne de se transporter en hâte au camp de Châlons d'où il aura la mission de bombarder les arrières de l'ennemi.

Le temps est très mauvais, le départ est ajourné; une bourrasque détruit à Saint-Pol cinq avions des escadrilles.

## ANNÉE 1915.

Enfin le 10 janvier 1915, le groupe est réuni sur le terrain du camp de Châlons.

Le parc est à Châlons.

Le même jour, 24 obus de 150, tombent sur les bâtiments du camp sans atteindre le groupe.

Le mauvais temps permanent interdit toute sortie sérieuse.

Un plan de bombardement général comprenant plus de cinq cents objectifs plus ou moins éloignés avait été établi par le Commandement et envoyé au Commandant, DE GOYS qui reçoit le 13 l'ordre du G. Q. G. de se porter à Verdun avec son groupe, pour en commencer l'exécution, moins l'Escadrille V. B. 3, momentanément détachée à Toul à la disposition de la 1<sup>ère</sup> armée.

Le 18 janvier les deux escadrilles V. B. 1 et V. B. 2 partent de Mourmelon à 9 heures et sont rendues à Verdun au complet une heure et demie après. A midi, les obus allemands démolissaient un hangar du camp de Châlons abandonné trois heures plus tôt par nos avions.

Jusqu'au 6 février, le mauvais temps persistant ne permit que de rares missions sur Richécourt, Saint-Mihiel, Pagny-sur-Moselle, Puxe, Vilcey, Ville-sur-Yron, Spincourt, Moutiers, Longuyon, etc.

Le 6 février, le groupe est mis de nouveau « à la disposition de la IV<sup>e</sup> armée pour une mission offensive, et le 8, les escadrilles V.B.1 et V.B.2 rejoignent Melette. Les élèves-pilotes: Sergents PARTRIDGE et DELAITRE, accomplissent la dernière épreuve de leur brevet militaire en rejoignant Melette. Ici, se place la première correspondance avec l'ennemi par avions. Voici à quel sujet : le 4 février, à la suite d'un bombardement exécuté sur la ville de

Verdun un aviatik était abattu par le canon français. Le Commandant DE GOYS, rédigeant un bulletin de santé du pilote et de l'observateur, le fait jeter au-dessus du camp de Frescaty par un avion le 9. Le 15, une lettre était jetée dans nos lignes par un pilote allemand, c'était la réponse à la note du Commandant DE GOYS avec les remerciements du Major SIEGERT, commandant l'aviation de Metz.

Le Général commandant en chef interdit cette façon de correspondre.

Le 11, l'Escadrille V. B. 3 rejoint le Groupe.

Le Lieutenant MOUCHARD, commandant la V. B. 1, exécute le 16, le premier vol de nuit du G. B. 1 et se tue le 24, surpris par une tourmente de neige, au cours d'un essai nocturne. Les premiers essais de ce travail si spécial avaient eu lieu au cours du mois de décembre 1914 à Bouy et avaient été exécutés par le Lieutenant LAURENS qui, les 22 et 24 décembre, accomplissait les deux premiers bombardements de nuit avec le Capitaine BOUCHET.

Le 4 mars, une décision du Général en chef prescrit que les unités du G. B. 1. s'appelleront V.B.101, V. B. 102, V. B. 103, Parc 101.

Jusqu'au 21 mars, le Groupe coopère aux actions de la IV<sup>e</sup> Armée commencées en février, en bombardant les cantonnements, bivouacs, états-majors, gares, voies ferrées, etc.; les objectifs suivants sont attaqués, d'abord avec des 90, puis avec des 155 allongés, rebuts d'artillerie à effet très incertain : Challerange, Bazancourt, Pont-Faverger, Somme-Py, Ardeuil-Montfauxelles, Autry, Dontrien, etc. De fréquents combats ont lieu contre des aviatiks au cours de ces missions.

L'ordre arrive le 20 de porter le G. B.1 à Toul ; le 21, à 16 heures, le Groupe entier, Parc compris, est à Toul. Mais le terrain de Toul ne présentant pas des conditions satisfaisantes, le Commandant prend l'initiative de porter son Groupe sur le plateau de Malzéville, près de Nancy. L'autorisation lui en est donnée quelques jours plus tard.

Le 23 mars, tous les pilotes ont rejoint le plateau, d'où ils devaient partir pendant deux années (jusqu'au 7 avril 1917) pour bombarder les objectifs de la région lorraine.

26 mars, première expédition sur Frescaty, renouvelée constamment depuis. Le 2 avril, le groupe est mis à la disposition du Général DUBAIL, commandant le groupement provisoire des Armées de l'est qui allait tenter les opérations des Eparges et de Flirey.

Pendant ces actions qui durèrent du 2 au 19 avril, les avions du G. B. 1 bombardent les gares, les cantonnements de l'arrière du front, les usines, etc., Confions, Mars-la-Tour. Chambley, Maizières-les-Metz, Rombas, etc.

Le 20, une Escadrille (la 101) est détachée à Epinal et mise à la disposition de la VII<sup>e</sup> Armée pour les reconnaissances de la vallée du Rhin. Cette Escadrille sera remplacée chaque semaine.

Jusqu'au 27 mai, expéditions de bombardements rapprochés, reconnaissances d'armée dans la plaine d'Alsace et la vallée du Rhin.

L'avion Voisin, dont est armé le Groupe, vient de sortir avec un moteur surélevé, permettant d'emporter un supplément de combustible. Il pourra tenir l'air 5 à 6 heures. Quelques appareils ont des moteurs 150 HP au lieu de 130 HP. On envisage la possibilité d'expéditions à grandes distances. Entre temps, les équipages se sont entraînés et perfectionnés au tir à la bombe avec les viseurs LAFAY et DORAND, à la mitrailleuse avec le fusil-mitrailleur HOTCHKISS. Les appareils sont mis au point. Les itinéraires ont été soigneusement étudiés et, le 27 mai à 3 heures, les 18 avions du Groupe, sans qu'il en manque un seul, prennent leur vol et à 6 heures bombardent les usines de la « Badische Anilin und Soda Fabrik » de Ludwigshafen et d'Oppau.

Plusieurs bâtiments importants sont atteints et incendiés et tous les avions rentrent. Il en manque cependant un à l'appel : c'est celui du Commandant DE GOYS et de l'Adjudant BUNAU-VARILLA, qui sont, vus atterrissant en territoire ennemi et incendiant leur appareil.



C'est à la tête que le Groupe est atteint, et la perte est douloureuse pour tous; qu'importe, l'impulsion est donnée, la direction est prise et les beaux raids se succéderont nombreux, hardis, et. vengeront le chef disparu.

Cette belle expédition vaut au G. B. 1 sa 1<sup>ère</sup> citation à l'ordre de l'Armée accordée en date du 7 juin par le Général commandant en chef.

*« Les 18 avions, pilotes et bombardiers du 1<sup>er</sup> Groupe de bombardement ont effectué avec succès un bombardement sur d'importantes usines, accomplissant un parcours de plus de 600 kilomètres au-dessus du territoire ennemi. »*

*Signé : Joffre.*

Le 2 juin, c'est l'attaque de la gare de Bensdorf.

Le 7, l'Escadrille V.21 vient se joindre au G.B.1 en vue d'une opération qui a lieu le 15 après une semaine de préparation.

Le 15, à 3 heures, 23 avions vont bombarder les casernes, le château, la gare de Karlsruhe. Deux équipages ne rentrent pas.

Ce jour même, le Lieutenant de vaisseau CAYLA, désigné pour remplacer le Commandant DE GOYS, prend le commandement du Groupe.

Le 25 juin, le G.B.2, frère cadet du G.B.1, s'installe au plateau.

Jusqu'au 29 juillet, croisières (garde de Nancy), et expéditions d'entraînement sur Conflans et Vigneulles.

Le 30 juillet, 22 avions partent à 7h.12 pour bombarder les usines pétrolifères de Pechelbronn. Très mauvais temps, 8 seulement accomplissent la mission. Le 31, attaque du terrain de Dalheim par 15 avions. 1 équipage reste à l'ennemi.

Le 9 août, à 4h.20, 23 appareils s'envolent pour bombarder la gare de Sarrebrück. 13 seulement atteignent l'objectif en raison du temps toujours aussi mauvais.

Le 14 août, 21 avions attaquent les cantonnements de la trouée de Spada. Le 25, expéditions sur les hauts fourneaux de Dillingen dans la vallée de la Sarre. 26 appareils partent.

Le 6 septembre, nouvelle expédition de 26 avions sur Sarrebrück. A la suite d'un combat contre un chasseur ennemi, le Capitaine Albert FEQUANT, tué d'une balle à la tête, s'affale, le corps presque tout en entier en dehors de la carlingue. Le pilote, Sergent Niox, ne pouvant le soulever, le maintient d'une main, pilotant de l'autre, et réussit à ramener son cadavre.

Le 13, attaque de la ville de Trêves par 22 appareils.

Le 19 septembre, le Général commandant en chef cite pour la deuxième fois le G.B.1 à l'ordre de l'Armée :

*« Depuis l'expédition de Ludwigshafen, sous l'énergique impulsion du Lieutenant de vaisseau CAYLA, son chef, et des Capitaines BOUCHET, DE LA MORLAIS, FEQUANT, chef d'Escadrilles, a exécuté des raids militaires à grande portée au-dessus de l'ennemi. »*

*Signé : JOFFRE.*

Jusqu'au 30 septembre, le G. B.1 assure la garde de Nancy.

Les attaques de Champagne s'étaient déclenchées au cours de septembre. Le 1<sup>er</sup> octobre, le G.B.1 se porte à Matougues, près de Châlons-sur-Marne, pour prendre part à l'action. Il y

reste jusqu'au 18 octobre et attaque les objectifs suivants : Challerange, Vouziers, Bazancourt, Bethuiville, Pont-Faverger.

Vers la fin de septembre, les Escadrilles 65, sur Nieuport, et 66, sur G.4, se sont constituées au plateau de Malzéville et sont rattachées au G.B.1. Elles assureront, avec leurs avions plus rapides, plus légers et plus souples, la défense de Nancy et du plateau; le Voisin, depuis longtemps déjà, est inférieur à la tâche qu'on lui impose.

Le 19 octobre, le front de Champagne s'est calmé, le G.B.1 rentre à Malzéville.

Le 22, l'Escadrille V.114 lui est affectée. Cette Escadrille avait été formée sur le front de Champagne et avait été affectée à la II<sup>e</sup> Armée comme unité de bombardement. C'est elle qui avait expérimenté les bombes Claude à air liquide, dont on espérait beaucoup, mais dont les difficultés de manipulation et d'emploi en faisaient un engin dangereux et peu utilisable.

L'aviation et l'aérostation, nées pour ainsi dire de la guerre, n'avaient jusqu'alors pas eu d'étendard. Elles comptaient cependant de nombreuses et vaillantes unités dont les exploits et les prouesses pourraient garnir de noms illustres de nombreux drapeaux. Le 14 novembre, le Président de la République, accompagné du Sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique (Albert THOMAS) vint remettre au plateau de Malzéville, devant les G.B.1 et G.B.2 sous les armes, deux compagnies d'aérostiers et le 1<sup>er</sup> Régiment d'infanterie, les drapeaux de l'aviation et de l'aérostation.

Ce même jour, le Lieutenant de vaisseau CAYLA reçoit la rosette de la Légion d'honneur.

C'est du 19 novembre que date le début de l'entraînement de l'Escadrille 101 aux vols de nuit.

Le 28 novembre, NUNGESSER, alors adjudant, de l'Escadrille 65, abat son premier avion ennemi.

Jusqu'à cette date, l'aviation de bombardement avait utilisé comme projectiles des obus d'artillerie de rebut, auxquels on adaptait un empennage, 90, 105, 155, 155 allongé. On avait essayé des engins de tranchées; des grenades Gaba, des projectiles incendiaires de toutes formes. L'escadrille 114 avait utilisé pendant les attaques de Champagne les bombes Claude à air liquide. Tous ces projectiles, mal connus, de maniement parfois délicat, à effets ignorés et très intermittents n'avaient donné que des résultats médiocres.

La nécessité s'était fait sentir de doter le bombardement aérien d'un projectile fait pour lui, avec une table de tir précise, et doué d'une grande puissance comme d'une complète sécurité.

Les unités Bréguet-Michelin avaient déjà une bombe excellente contre le personnel : le 75, 115, 115 allongé, à la mélinite. Mais ces projectiles sont conçus pour le lance-bombe spécial Michelin et leurs effets sont négligeables comme démolition. Il faut plus et mieux. A cette date, l'usine Gros-Andreau sort une bombe d'aviation pisciforme, à ailettes, chargée d'un explosif puissant : l'anilite. Les essais sont faits au cours de l'hiver 1915-1916. Son usage devait se généraliser et ses différents calibres: 120, 155, 200, être utilisés jusqu'en 1918.

Le 1<sup>er</sup> décembre, les Escadrilles 65 et 66 sont rattachées au G.B.2. L'escadrille 112, formée des débris du G.B.4 dissous, est affectée au G.B.1. Ce groupe compte donc 5 Escadrilles.

Le 18 décembre, une mission anglaise, commandée par le duc de CONNNAUGHT, visite le plateau.

Jusqu'en fin décembre, le mauvais temps persistant empêche les sorties fréquentes. Il faut cependant signaler l'expédition de jour du 14 décembre, où 24 appareils bombardent l'état-major ennemi établi au château d'Oriocourt, et la première expédition de nuit de l'Escadrille 101, où 4 équipages bombardent dans la nuit du 17 au 18 décembre la gare de Metz-Sablons.

## ANNÉE 1916.

L'année 1916 commence bien mal : à 5 heures du matin, le 1<sup>er</sup> janvier, le Parc 101 flambe comme une torche, avec des éclatements de bombes, des crépitements de cartouches et le feu d'artifice multicolore des engins lumineux. C'est, le bruyant et rutilant prélude d'une journée de terreur : à 9 heures, le premier obus de 380 s'abat sur Nancy avec un bruit de train express. Et jusqu'au soir, une douzaine de ces énormes projectiles, uniformément espacés, viennent souffler les maisons qui s'effondrent comme des châteaux de cartes et, inspirer des désirs de voyage à beaucoup d'habitants.

Le 2, deux obus viennent encore renouveler l'émoi.

Le 4, huit autres projectiles semblables mettent le comble à l'affolement.

Un pilote de l'Escadrille 112 repère la pièce à longue portée située à Hampont, près de Château-Salins.

Le 8 janvier, le Lieutenant de vaisseau CAYLA est nommé Directeur de la Section technique de l'Aéronautique, le Chef de bataillon CURAULT, de l'Etat-major de la direction des Groupes de bombardement, est désigné pour commander le G.B.1.

Le 23 janvier, 27 appareils vont bombarder les objectifs militaires de la ville de Metz : gares, casernes, parcs à fourrages, etc.

L'équipage : Capitaine LEGRAND, observateur, Sergent ROCHE, pilote, reste à l'ennemi à la suite d'un combat.

Le 3 février, les Escadrilles 102, 103, 112 se rendent au Plessis- Belleville afin de s'entraîner sur Nieuport, étant destinées, dans l'esprit du Colonel BARES, à passer ultérieurement sur cet appareil.

Les attaques de Champagne de 1915 et les expéditions de la fin de l'année ont démontré que l'avion Voisin, 150 HP., est démodé et insuffisant; lourd à la montée, lent à la descente, peu rapide en vol, n'étant ni souple, ni manœuvrier et se défendant mal. La chasse ennemie lui mène la vie trop dure et les équipages disparaissent peu à peu. Le temps est loin où le Voisin, seul, armé d'une mitrailleuse, était le roi de l'air et faisait fuir l'ennemi.

Le bombardement de jour tombe peu à peu aussi dans le discrédit. Dans l'attente d'un appareil nouveau, répondant aux besoins du moment, les unités de Voisin s'entraînent au vol de nuit. Cet appareil y remplit son rôle de son mieux, et le travail de nuit rendra chaque semaine davantage. Les résultats obtenus valurent à l'Escadrille 101 l'élogieuse citation suivante :

*« Escadrille ayant toujours donné les preuves d'un grand courage et d'un parfait esprit de devoir. Est parvenue, en très peu de temps, sous l'impulsion énergique de son chef, le Capitaine LAURENS, à exécuter des bombardements de nuit collectifs et parfois dans des circonstances difficiles, en particulier dans la nuit du 18 janvier 1916 où 6 appareils ont pris leur vol. »*

Signé : JOFFRE.

Le 21 février, expédition de jour: 16 avions, des Escadrilles 101 et 114, vont bombarder l'usine de grenades Fabius Henrion à Pagny-sur-Moselle. De gros dégâts sont causés et 4 incendies allumés.

Le 26, encore une expédition de jour sur Chambley.

Au cours du mois de février, des bombardements de nuit ont eu pour objectif : Metz-Sablons, Arnaville, Chambley, Conflans. Ces expéditions se font de plus en plus fréquentes, celles de jour de plus en plus rares, pour prendre fin le 14 mars par une expédition désastreuse

sur la gare de Brioules, en pleine bataille de Verdun, au cours de laquelle le Commandant ROISIN, commandant les Groupes de bombardement est descendu en flammes sur G. 4. Le grand apôtre du bombardement disparaissait. Avec le Commandant ROISIN disparaît la direction des Groupes de bombardement, organe de transmission dont l'action n'était pas très nécessaire et qui est dissoute.

Le G.B.1 se spécialise de plus en plus dans le vol de nuit, bientôt tous les équipages sont dressés et entraînés. Ce n'est cependant pas que les encouragements leur fussent prodigués. Pouvait-on croire les récits de ces originaux qui travaillaient quand tout le monde dort et qui prétendaient y voir clair la nuit ?

Le Colonel BARES, sceptique comme tout son entourage sur l'efficacité de l'expédition de nuit, était à ce moment à Souilly en pleine bataille. Il fit venir à Lemmes, près de lui, deux équipages de l'Escadrille 101 (pilotes Sous-lieutenant PARTRIDGE, Adjudant HILSTORF) pour effectuer des reconnaissances et juger le travail de nuit aux résultats.

Après quelques expéditions, son opinion est créée, la reconnaissance et le bombardement de nuit sont consacrés, catalogués, et non content de conserver ces deux premiers équipages, il en fait venir deux autres, puis un peu plus tard toute l'Escadrille 101, ensuite l'Escadrille 114.

Au cours du mois, expéditions sur Coudons, Rombas, Metz-Sablons, Maizières-les-Metz, Arnaville, Chambley; reconnaissances sur les arrières de tout le front de Verdun.

Attaqués la nuit de plus en plus fréquemment, les objectifs ennemis se dissimulent, se camouflent, les lumières s'éteignent ou se voilent; les rampes lumineuses se déplacent; les hauts fourneaux masquent leurs lueurs; de fausses gares et de fausses usines se créent, des carrières s'illuminent.

La D. C. A. de nuit se perfectionne; chenilles, obus éclairants et incendiaires, projecteurs nombreux et puissants.

A notre attaque répond la parade, puis plus tard la riposte.

De nombreux avions allemands viennent, depuis que le G.B.1 est à Malzéville, bombarder le plateau, de jour. Peu de dégâts, aucun accident de personne. Le soir du 9 avril, un équipage audacieux vient lancer sur le terrain quatre petites bombes qui ne font aucun mal et, de temps en temps, des isolés renouvellent la prouesse sur le plateau ou de préférence sur Nancy, qui rutilent tous les soirs de toutes ses lumières.

Avril a ramené quelques beaux jours; l'activité redouble et les expéditions se font en séries. L'Escadrille 114, qui s'est entraînée en mars, va joindre ses efforts à ceux de la 101.

Le 7, le Lieutenant MALCOR se tue au départ pour une expédition.

Le 22, le G.B.1 reçoit une nouvelle unité : l'Escadrille 110, venant du front de Champagne, pour s'entraîner aux vols de nuit.

Cette Escadrille effectuera son entraînement au cours des mois de mai et juin utilisera ses avions-canon pendant l'année 1916 et servira de réserve aux unités 101 et 114 qui, le 24, se transportent à Lemmes et à Autrécourt pour continuer les missions qu'elles ont exécutées jusqu'à ce jour le détachement du Sous-Lieutenant PARTRIDGE.

Au cours du mois, les objectifs suivants furent attaqués : Grandpré, Apremont, Vouziers, Fléville, Rouvre, Etai Challerange, Spincourt, Bantheville, Brioules, Damvillers, Gonflons, Cierges, Nantillois, Arnaville, Pagny-sur-Moselle, Metz, Rombas, Chambley.

Le 1<sup>er</sup> mai, l'Escadrille C.E.P.115 est rattachée au G.B.1.

Cette unité est montée sur avions Caproni. Fin février, l'Escadrille est formée et les premiers avions arrivent au plateau.

La construction est lente, leur aménagement exige des travaux assez longs, et lorsqu'ils sont susceptibles de travailler, ils sont périmés et le bombardement de jour leur est interdit aussi bien qu'aux Voisin.

On se résout à les utiliser la nuit.

Au cours de l'année, les pilotes s'entraîneront progressivement, sagement, et les premières expéditions auront lieu vers le mois d'août.

Le mois de mai continue la série des expéditions pour les Escadrilles 101 et 114, et la période d'entraînement pour la 110 et la 115.

Objectifs attaqués : Jamets, Damvillers, Dommary-Baroncourt, Spincourt, Audun-le-Roman, Etain, Apremont, Grandpré, Montfaucon, Conflans, Stenay, Mouzon, Sedan, Dun-sur-Meuse, Fiéville, Lûmes.

Le 31, l'Escadrille 101, revient à Malzéville. Elle n'y reste pas longtemps et, le 13 juin, elle part pour Sacy-le-Grand, dans l'Oise, où elle est mise à la disposition de la X<sup>e</sup> Armée.

Cette unité détachée du G.B.1 continue à y compter pendant un temps assez long, mais ne le rejoint plus et fournit plus tard le noyau d'un nouveau groupe. De même les Escadrilles 102, 103 et 112, leur entraînement terminé, ont eu des affectations à différentes armées. Elles continuent à compter pour ordre au G.B.1 et bientôt en sont séparées complètement.

Le 19, le G.B.2 (l'état-major et le personnel non navigant, puisque les pilotes sont à l'entraînement) quitte le plateau et l'Escadrille 66 revient au G.B.1. L'Escadrille 65 a disparu du plateau vers février pour être rattachée à un Groupe de chasse de l'Armée de Verdun. L'Escadrille 103 est mise à la disposition de la VI<sup>e</sup> Armée et se rend à Cachy (est d'Amiens). L'Escadrille 114 continue son travail de nuit à Verdun, pendant que l'Escadrille 66 prépare et exécute des raids de jour à Malzéville.

Le 22, 9 avions de cette Escadrille prennent leur vol à midi et vont bombarder la ville de Karlsruhe : gros dégâts et nombreuses victimes. Mais 3 équipages ne rentrent pas (2 sont faits prisonniers, le 3<sup>e</sup> descendu).

Les objectifs suivants furent atteints dans le mois : Grandpré, Dannevous, Varennes, Montfaucon, Nantillois, Septsarges, Briulles, Apremont, Orroire.

Dans le mois de juillet, première expédition de nuit de l'Escadrille 110.

Au cours du mois, les unités accomplissent le travail suivant : l'Escadrille 66, trois reconnaissances offensives et expéditions de bombardement sur : Rixingen, Sarrebourg, Thionville, Dieuze, soutenant plusieurs combats et le 21 juillet exécute dans la journée trois bombardements sur Metz, avec 9, 8 et 9 appareils.

L'Escadrille 101 bombarde les gares de Jussy, Chauny, Apilly, Tergnier, la Fère, Ham, Pont-l'Évêque.

L'Escadrille 114, celles de Thionville, Arnaville, Maizières-les-Metz.

L'Escadrille 115 continue son entraînement.

L'Escadrille 102 reçoit l'ordre, le 21, d'aller s'installer à Sacy-le-Grand. Par l'Ordre général n°4 « F », le Général commandant en chef attribue le port de la fourragère au 1<sup>er</sup> Groupe de bombardement, qui a été l'objet de deux citations à l'ordre de l'Armée.

Les avions Voisin 150 HP, les seuls qui existent encore au G. B. 1, se font de plus en plus rares. La construction en est arrêtée depuis longtemps et la série s'épuise.

Les Escadrilles 110 et 114 sont en plein marasme. Et même la 114 reçoit du Commandement de l'Aéronautique de la II<sup>e</sup> Armée la défense formelle de bombarder en raison de l'usure des appareils (8 août).

L'Escadrille 101, un peu mieux ravitaillée vole et s'occupe de la mise au point d'un nouvel appareil Voisin, à moteur Peugeot 200 HP.

Il faudra attendre jusqu'à novembre 1917 pour voir apparaître le Voisin-Renault 280 HP puis 300 HP.

Le 8 août, deux avions Caproni font leur première expédition de nuit.

Au cours du mois d'août, assez mauvais, les Escadrilles accomplissent un assez bon travail : reconnaissances offensives, bombardements, combats, barrages, etc. Les objectifs suivants sont atteints : Noyon, Lassigny, Chauny, Villesnes, Saint-Juvin, Montfaucon, Tergnier, Metz-Sablons, Arnaville, Rixingen, Deutsch-Avrécourt.

Les pilotes: Sergent PILLON, de la 102<sup>e</sup>; Caporal LEAU, de la 66<sup>e</sup>; Maréchal des logis DE LINIERES, de la 103 abattent chacun un avion.

Au cours du mois de septembre, l'Escadrille 115 a augmenté sensiblement son rendement. Elle exécute quelques expéditions lointaines et intéressantes : Dillingen, Thionville, Uckange, Bous, Sarrelouis.

Trois avions sont abattus par les pilotes : Lieutenant REGNIER, de la 112; Lieutenant GIGODOT, de la 103; Adjudant DE MARMIER, de la 112.

Les objectifs suivants sont attaqués : Metz-Sablons, Dieuze, Sarrebourg, Arnaville, Rombas, Conflans, Chambley, Gandringen, Mondelingen, Bendsdorf en Lorraine; Guiscard, Tergnier, Chauny, Hirson dans le Nord.

Le 16 octobre, un détachement de Nieuport de l'Escadrille 68, vient s'installer sur le plateau dans les hangars qu'a quittés la 66<sup>e</sup> et assure la protection de Nancy.

Le 22, une expédition ordonnée par le G.Q.G. sur les hauts fourneaux des usines Thyssen, à Hagondange, commence au crépuscule et se termine au jour. Tous les avions disponibles des Escadrilles 110, 114 et 115 y prennent part ainsi que les unités du G.B.4., venues sur le plateau spécialement pour cette mission. Le lendemain, 25 avions de bombardement Sopwith anglais vont sur le même objectif. Les photographies font constater de gros dégâts dont la mise hors service de trois hauts fourneaux.

A la suite de cette expédition, le Général commandant en chef envoya une lettre de félicitations au personnel y ayant pris part :

*« Le Général commandant en chef exprime sa satisfaction au personnel de l'Aviation britannique de Luxeuil et des 1<sup>er</sup> et 4<sup>è</sup> Groupes de bombardement, pour la rapidité et l'entrain avec lesquels a été organisée et exécutée l'expédition dirigée contre les usines Thyssen, à Hagondange, dans la nuit du 22 au 23 octobre et dans la journée du 23. »*

*Signé : JOFFRE.*

Trois attaques d'avions ennemis sur les installations du plateau ne causent aucun dégât ni aucun accident.

Six avions sont abattus dans le mois par les pilotes : Lieutenant SAUVAGE, de la 112, Lieutenant GIGODOT, de la 103<sup>e</sup>, Lieutenant HERVET, de la 103, Sergent DUPRE, de la 102<sup>e</sup>, Sous-Lieutenant LEDEUIL, de la 103<sup>e</sup>, Sous-lieutenant LAFARGUE, de la 112<sup>e</sup>.

Les objectifs bombardés sont : Noyon, Chauny, Saint-Quentin, Tergnier, Courcelles-sur-Nied, Pagny-sur-Moselle, Maizières-les-Metz, Uckange, Conflans.

Le mois de novembre permet quelques expéditions; décembre, très mauvais, interdit presque tout travail.

Deux attaques d'avions ennemis eurent lieu, dont une de nuit, la seule qui ait été efficace : une bombe tue un homme et en blesse neuf.

Objectifs atteints pendant les deux derniers mois : Frescaty, Chambley, Hagondange, Algrange, Dieuze, Courcelles-sur-Nied, Rombas, Chambley, Tergnier, Mennessis, Chauny, Grisolles.

Six avions sont abattus : deux par le Sous-Lieutenant LEDEUIL, de la 103<sup>e</sup>, un par chacun des pilotes suivants : Adjudant HALL, 103<sup>e</sup>; Sergent LUTZIUS, 103<sup>e</sup>; Adjudant BOURDET, 112<sup>e</sup>, Caporal TAFFE, 112<sup>e</sup>.

## ANNÉE 1917.

Le mauvais temps persistant empêche toute expédition pendant les premières semaines de l'année.

Le mois de février, froid mais assez beau, permet d'utiles et assez fréquentes expéditions.

Le 25, l'Escadrille 66 revient dans le giron du G.B.1 et s'installe au terrain de Pont-Saint-Vincent. L'Escadrille 111 est affectée au groupe et forme, avec la 66<sup>e</sup>, le demi-groupe de jour. Ces deux escadrilles sont sur Sopwith.

C'est la nouvelle conception du groupe de bombardement, la plus mauvaise qu'ont eue, moitié jour, moitié nuit — ce qui fait que personne ne dort jamais et que le chef est debout en permanence. Le G.B.1 restera dans cette situation hybride et fatigante jusqu'au 20 février 1918, où les escadres sont formées d'unités homogènes. Il se compose donc des escadrilles 66 et 111, de jour, et des escadrilles 110 et 114, de nuit. Il perd définitivement les 101, 102, 103, 112 dont la séparation était d'ailleurs un fait accompli depuis longtemps. De plus, la 115 reprend son indépendance.

Les objectifs atteints pendant le mois de février sont : Maizières-les-Metz, Hagondange, Rombas, Delme, Dieuze, Uckange, Ars-sur-Moselle.

Le 2 mars, le Général Foch, commandant le G.A.E., accompagné du Général WEYGAND passe une inspection des unités du plateau. Un équipage pris dans une bourrasque de neige, se tue.

Le 18 mars, le Commandant Curault, commandant le G. B.1 rentre dans son arme et part pour le Congo. Le Capitaine BOUCHET prend le commandement du Groupe par intérim.

Le 27 mars, un équipage (Adjudant DRIOT, Sergent FLINT), disparu dans la nuit du 15 février, s'échappe du camp de représailles de Leintrey et rentre dans nos lignes.

Peu de travail en mars. Mise au point des appareils Voisin-Peugeot, avec de multiples accidents et bombardements de : Arnaville, Ars-sur-Moselle, Maizières-les-Metz, Frescaty. Croisières par les Sopwith des Escadrilles 66 et 111 ; trois combats.

Le 7 avril, le G.B.1 (Escadrilles 110, 114, Parc 101, E.-M.) quitte Malzéville et rejoint le terrain de Villeneuve d'où il prendra part aux attaques d'avril et mai. Les Escadrilles 66 et 111 arrivent à ce même terrain le 11.

Le 13, première expédition sur Juniville. C'est le début d'un travail qui s'intensifiera de plus en plus. Tous les équipages de nuit sont sur Voisin-Peugeot, et, malgré les inconvénients multiples de cet appareil, les unités atteindront un rendement inconnu jusqu'alors : la tonne devient l'unité de mesure. On vole malgré les circonstances atmosphériques nettement défavorables.

Les unités de jour sont à 15 ou 18 appareils, on attaque les bivouacs, les camps, les cantonnements en arrière des lignes : les gares éloignées, les voies ferrées, les terrains d'aviation. Les unités de nuit attaquent : Amagne-Lucquy, Bétheniville, Warmeriville, Pont-Faverger, Juniville, Bazancourt, Machault, Isles-sur-Suippes, Ferme-le-Merlan, le Châtelet-sur-Retourne, Château-Porcien, Nanteuil-sur Aisne, Cauroy, la Neuville, Rethel, Semide; Les unités de jour : Manre, Graleuil, la Maison-Bleue.

Le mois de mai bat le record des expéditions de nuit pour l'année 1917.

Du 13 avril au 3 mai soit en 21 jours : 16 expéditions de nuit, 6 de jour.

Le 9, le Commandant CHABERT, chargé du matériel au G. Q. G., vint prendre le commandement du G.B.1. Il le gardera jusqu'au 20 février 1918, date à laquelle il prendra le commandement de l'Escadre 11 et sera remplacé dans le commandement du G.B.1 par le Capitaine BOUCHET.

Le 12 mai, un avion Voisin-canon de la 110 (le dernier), monté par l'Adjudant CATTART, pilote, et l'Adjudant EMRICH comme pointeur-observateur, en croisière sur les

lignes au sud de Moronvillers, profitant d'un moment où l'air paraît libre d'avions ennemis, prend la détermination d'aller attaquer le drachen allemand de la ferme Geneviève, au sud de Pont-Faverger. L'observateur inspecte une dernière fois le ciel : le moment est propice, l'équipage va profiter de la protection que lui créera une patrouille de huit monoplaces — sans doute des Spad — qui vient de l'Est et se trouve vers Tahure. Plein moteur et l'avion pique droit sur le ballon. Près de l'atteindre, l'observateur donne un coup d'œil à droite, en arrière, pour voir ce que font les Spad... lesquels en se rapprochant sont devenus des chasseurs allemands; ils étaient onze et se précipitent sur le pauvre Voisin trop confiant. CATTART vire court, pique droit au Sud, tâche de perdre de la hauteur, les lignes ne sont pas loin, peut-être aura-t-il le temps de les atteindre. Vain espoir, l'Escadrille ennemie en un clin d'œil est sur lui; les appareils sont trop pour l'assassiner à leur aise, ils se gênent : chacun passe à son tour près du Voisin et lui envoie sa salve de mitrailleuse. EMRICH manœuvre son canon avec toute la célérité possible, et chaque fois salue l'avion ennemi par une boîte de mitraille. Il a le temps, pendant que dure la manœuvre de tirer quatre coups de canon, abattant au quatrième coup un avion ennemi, homologué par le personnel d'un ballon.

Mais les lignes sont passées, l'avion criblé de balles, désemparé, vole difficilement; les avions ennemis le croyant achevé et surtout se trouvant un peu aventurés font demi-tour, et le Voisin, les toiles déchirées, les commandes d'ailerons coupées, titubant, lamentable, mais volant encore, atterrit près de Baconnes, dans nos lignes, 60 balles dans l'appareil, le réservoir percé, aucun des passagers n'est blessé!

Pendant le mois de mai, les escadrilles de jour ont accompli six patrouilles offensives sur les lignes et bombardé les objectifs suivants : Machault, Challerange, Montfauxelles, Somme-Py, Pont-Faverger, Bétheniville, Manre, Varennes, Sissonne, Orfeuil; deux Sopwith monoplans font un essai de garde de nuit sur Epernay et Châlons.

Les escadrilles de nuit attaquent : Le Ghâtelet-sur-Retourne, Pont-Faverger, Warmeriville, ferme le Merlan, Bétheniville, Juniville, Ville-sur-Retourne, Machault, Amagne-Lucquy, Saint-Masmes, la Neuville-en-Tourne-à-Fuy, Rethel, Vouziers, Semide, Orfeuil.

Le 3, immense incendie au Ghâtelet-sur-Retourne, déclaré à la suite du tir de l'équipage : Caporal DE LA MORINERIE, Caporal LERAT; qui brûle tout un quartier de la ville, détruit deux bâtiments de la gare, plusieurs wagons de munitions, un train de matériel d'aviation et deux grands hangars avec les avions qu'ils contiennent. L'incendie dura plusieurs jours.

Le 5 mai, autre gros incendie en gare de Juniville; équipages : Lieutenant MAHIEU, Sous-lieutenant DES FORTS, Caporal BERTHELOT, Sergent LEROY.

Dans la nuit du 6 au 7 juillet : 15 avions Voisin bombardent la gare de Machault et Cauroy. Deux autres vont bombarder Trêves (CATTART, RAYMONDIN, EMRICH, BARONNA); quatre Sopwith vont : le 1er, bombarder Essen (GALLOIS); le 2°, Coblentz (ARDISSON); le 3°, Trêves (DURAND); le 4° atterrit en Hollande (PAILLARD). Dans la journée, six Sopwith bombardent Binarville, Apremont, Varennes.

A la suite de cette belle performance le Chef du Service Aéronautique au G.Q.G. adresse la lettre suivante au Commandant :

*« Le Chef du Service Aéronautique au G.Q.C. est heureux de transmettre aux Groupes de bombardement les félicitations que le Gouvernement leur envoie pour les missions exécutées pendant la nuit du 6 au 7 juillet. »*

*Signé : DU PEUTY.*



Les unités de jour attaquent : Saint-Masmes, Bétheniville, Pont-Faverger, Lûmes, Neufchâtel-sur-Aisne, Auménancourt, Vieux-les-Asfeld ; Celles de nuit : Machault, ferme le Merlan, Semide, Warmeriville, la Gentillierie, Monthois, Challerange, le Châtelet, Perthes, Saint-Morel, Bouconville, Amagne-Lucquy, Juniville, Lûmes, Attigny.

Le 8 août, le G.B. 1 se déplace et se porte du terrain de Sénard en pleine Argonne.

Le 11, BEAUMONT, de la 111, va bombarder Francfort.

Les Escadrilles 66 et 111 bombardent : Grémilly, Waville, Moirey, Bezonvaux, Saint-Juvin, Grandpré, Sivry-sur-Meuse, Dun-sur-Meuse, Bantheville, Fléville, Challerange.

Les 110 et 114: Saint-Juvin, Dun-sur-Meuse, Spincourt, Brioules, Fléville, Bantheville, Cheppy, Septsarges, Benges, Nantillois, Rémonville, Châtel-Chéhéry, Charpentry, Romagne, Montfaucon, Conflans, Grandpré.

Dans la nuit du 5 au 6 septembre, 25 Voisin ont bombardé : Conflans, Saint-Juvin, Grandpré, Fléville, Dun, Rémonville, Aincreville, Manille, Septsarges, Nantillois, Verry, Bantbeville.

Quatre Sopwith bombardent Trêves (CELLERIER, DES FORTS, GALLOIS DE LUMLEY, JARDIN, THEVENIN).

Le 27, au moment où les Escadrilles de nuit vont prendre leur départ, une forte escadrille ennemie vient bombarder le terrain de Sénard. 40 bombes: 3 hangars et 7 appareils sont détruits. Pas d'accidents de personne.

Au courant du mois, les objectifs suivants sont atteints : Challerange, Sivry-sur-Meuse, Septsarges, Brioules, Montfaucon, Nantillois, Eclisfontaine, Rémonville, Aincreville, Romagne, Saint-Juvin, Landreville, Marville, Fléville.

Le 30 septembre, une nouvelle attaque plus sérieuse du terrain de Sénard par les avions ennemis. 80 bombes : 7 camions et tracteurs détruits, un dépôt d'essence incendié, quelques appareils atteints par les éclats, pas de blessés.

Le 1<sup>er</sup> octobre, cinq avions Sopwith partent pour bombarder Francfort, du terrain de Malzéville. Le temps étant mauvais, un seul, le Sous-Lieutenant RAPIN, peut atteindre la ville.

Le Lieutenant CELERIER attaque Trêves, l'Adjudant, MARTIN Coblentz, l'Adjudant DURAND Thionville, le Sous-Lieutenant ARDISSON la gare de Metz.

Le 2 octobre, par des conditions atmosphériques meilleures, à 20h.40, onze avions prennent le départ. Six atteignent Francfort : Lieutenant CELERIER, Sous-Lieutenant COCTEAU, Sous-Lieutenant ARDISSON, Sous-Lieutenant GALLOIS, Adjudant PINARD, Adjudant DURAND. Le Lieutenant DES FORTS, gêné par la brume, bombarde Rastadt. Un appareil se brise au départ. Deux pilotes : Sergent JARDIN et Maréchal des logis TROUCHARD ne sont pas rentrés.

Au cours de la nuit, nouvelle attaque d'avions allemands. Une baraque d'escadrille, le central téléphonique et quelques appareils sont atteints : Un avion Voisin (BERTHELOT) et Sous-Lieutenant MOUTILLERS n'est pas rentré.

Les 3, 4 et 5, déplacement des unités du Groupe qui vont s'installer à Villeneuve.

Le 6, l'Escadrille 108 est affectée au G. B.1 et arrive à Villeneuve.

Le 16, au cours d'un exercice de tir, un obus de 75 éclate dans une carlingue et tue le pilote Maréchal des logis DE LA MORINERIE et l'observateur Lieutenant PROFFIT.

La fin du mois est mauvaise et ne permet pas d'expéditions sérieuses.

Le mois de novembre, peu favorable aux opérations aériennes, permet cependant trois sorties de jour aux avions Bréguet.

Au cours du mois, les Voisin-Peugeot sont peu à peu remplacés dans les Escadrilles par des Voisin-Renault, avec lesquels se fait le beau travail de 1918.

Le mois de décembre, assez beau, permet des sorties fréquentes de jour et de nuit. Nombreux sont les objectifs atteints, nombreux aussi les combats. A la fin du mois, les Escadrilles de nuit avec l'E.-M. du Groupe vont s'installer au terrain de Rumont (N. de Bar-le-Duc). Les Escadrilles de jour, sous le commandement du Capitaine DE LA MORLAIS restent à Villeneuve.

#### ANNÉE 1918.

Nous voici au seuil de cette année qui doit être la dernière de la guerre, mais nul ne le sait et en cette journée glaciale du 1<sup>er</sup> janvier, dans la région désolée et inhospitalière de cette Meuse, âpre et pauvre, autour des poêles fumeux des lugubres baraques, les communiqués, ni les événements ne viennent persuader les bombardiers que ce jour gris et funèbre est le premier de l'année qui verra finir le cauchemar. Combien d'autres encore paraissent devoir la suivre!... Mais cela ne fait rien, le moral est bon, le cœur est chaud. Et quoi, après tout : on a l'habitude !... Et on repart sur le bon pied comme si cela devait durer toujours, et pour accomplir les prouesses légendaires de cette année qui les surpassera toutes...

Fin décembre, le Grand Quartier, sur les sollicitations du Gouvernement et les indications économiques et techniques du Comité des Forges, a élaboré un nouveau plan de bombardement connu sous le nom de : Blocus du bassin ferrifère lorrain-luxembourgeois. Depuis longtemps déjà, sous les attaques réitérées de nos avions, les Allemands expédiaient, vers l'intérieur de l'Allemagne, le minerai extrait des mines lorraines. De plus en plus, ils renonçaient à le traiter sur place, certaines usines étant devenues presque intenable et le personnel refusant d'y rester, le trafic par voie ferrée était devenu de plus en plus intense.

Certains points de congestion : grandes gares, croisements, bifurcations avaient acquis de ce fait une importance de premier ordre. Ce sont ces gares, ces points où affluent en masse les trains de minerai qu'il va falloir attaquer, gêner le plus possible, écraser s'il se peut. Plusieurs formations de bombardement de nuit sont dans la région; l'E.-M. partage la besogne: le G.B.1 aura comme objectifs principaux les gares de Luxembourg, Athus-Pétange, les usines de Differdange, Esch-sur-Alzette et du bassin luxembourgeois. Comme objectifs secondaires : Longwy, Longuyon, Dommery-Baroncourt, Spincourt, Conflans.

L'Escadrille 25 jusqu'alors indépendante mais destinée à faire partie du G.B.1 dans un délai très court, a les mêmes objectifs que ce dernier.

Le G.B.2., recréé, a comme objectif principal : la gare de Bettembourg, et comme objectifs secondaires, Thionville, les usines de la vallée de la Moselle jusqu'à Metz.

Le G.B.5. : Conflans-Jarny, Metz, Busendorf.

C'est à ce travail ardu, ingrat entre tous, que les unités se consacrent jusqu'au jour où, l'ennemi ayant rompu en mars les lignes anglaises, le G.B.1 est appelé à remplir d'autres missions d'un intérêt plus immédiat.

En janvier, les objectifs indiqués plus haut sont attaqués par les unités de nuit, les Escadrilles de jour bombardent : Amagne-Lucquoy, Montcornet.

Le 29, un équipage : Adjudant CATTART, Sergent RAYMOMDIN, fait dans la même nuit : deux expéditions sur Athus-Pétange et une sur Esch-sur-Alzette représentant plus de huit heures de vol.

Février voit les attaques des terrains d'aviation ennemis de Clermont-les-Fermes, Bucy-les-Pierrepont, des cantonnements de Mont-Fauxelles et Heurtregville, de la gare d'Hirson sur laquelle 22 avions parviennent, par les escadrilles de jour.

Cette dernière expédition, faite dans des conditions de température particulièrement rigoureuses, occasionne de multiples cas de figures, mains et pieds gelés, et vaut aux escadrilles de jour du G.B.1, une citation à l'ordre de l'Armée.

Les objectifs suivants subissent les attaques des escadrilles de nuit: Dommary-Baroncourt, Athus-Pétange, Longuyon, Spincourt.

Le 20 février, l'Escadre 11 est formée sous les ordres du Chef d'Escadron CHABERT, elle se compose ainsi:

G.B.1: Escadrilles 25, 110, 114, Capitaine BOUCHET;

G.B.2: Escadrilles 115, 101, 130, Commandant VILLOME ;

G.B.7: Escadrilles 118, 119, 121, Capitaine AUBE.

Les escadrilles 66, 108 et 111 sont détachées du 1<sup>er</sup> Groupe et forment le G. B.6 de jour qui fait partie de l'Escadre 12.

Du 20 février au 23 mars, le Groupe bombarde avec insistance: Athus-Pétange, Differdange, Longuyon, Dommary-Baroncourt, Vigneulles, Damvillers, Spincourt, Bodange, Longlaville. C'est l'époque où l'audace grandit, où les expéditions multiples dans la même nuit pour le même équipage, au lieu de rester de rares exceptions, deviennent le cas général. C'est la période où, l'avion aidant, le tonnage déversé chaque nuit devient de plus en plus considérable, c'est la préparation aux batailles de Picardie et de Champagne.

Le 13, le Capitaine MAHIEU, Commandant l'Escadrille 114, fait un essai de bombardement en groupe avec jalonnement d'itinéraire par fusées. Malgré la brume assez épaisse l'expérience réussit assez bien. Un équipage ne revient pas.

Le 18, l'Adjudant CATTART se tue au départ pour une expédition, son appareil brûle au sol, les bombes éclatent et les réservoirs explosent; l'observateur, Capitaine VERDY, parvient à se dégager avant les explosions.

Un équipage, qui s'est déjà fait remarquer à maintes reprises: l'Adjudant EMRICH, pilote, l'Adjudant BARONNA, observateur, se spécialise dans les sorties multiples et dans les attaques à basse altitude. Le 22, il accomplit 3 bombardements dans la nuit.

Le 18, un équipage: Sergent CORNET, pilote, Sergent NAIRAUD, bombardier, allume un incendie en gare de Longuyon. 3 trains de munitions sautent.

Le 23 mars, la situation est grave, les Allemands par une attaque brusque viennent de briser les lignes anglaises, notre aile gauche est enfoncée. Coûte que coûte il faut transporter des renforts puisés sur les autres sections du front et arrêter cette marée qui déferle déjà sur Montdidier dans son rush « Nach Paris ». Le G. B.1 reçoit l'ordre de se transporter de toute urgence sur le terrain de Passy-en-Valois, près de la Ferté-Milon, d'où il prendra part à la bataille.

Le 26, tout est installé au nouveau terrain sur lequel est déjà l'Escadrille 116, rattachée au groupe.

L'Escadrille 25, depuis qu'elle fait partie du G.B.1, s'est entraînée sur Voisin-Renault et, son entraînement terminé est allée s'installer au terrain de Maulan, destiné, après son aménagement, à recevoir les 3 escadrilles du Groupe.

Le 27, première expédition sur un secteur nouveau, inconnu de tous, dans une région difficile, coupée, brumeuse. Mais tout le monde est « gonflé » à bloc et chaque unité donne le maximum.

Le 5 avril, l'Escadrille 26 s'installe au terrain d'Arcis-Sainte-Restitue.

Le 12, au retour d'une expédition le Lieutenant CASTEIGNAU-CAUMONT atterrit sur un Bessonneau et se tue, le pilote est blessé. Le même soir un équipage d'entraînement s'égare dans la brume, va heurter près de Verberie, deux câbles de ballons de protection, tombe, ses bombes éclatent et pulvérisent les passagers: Sergent-major TROUVE, observateur, Caporal RENOUX, pilote, Soldat PERRUCHOT, mitrailleur.

Le 23, un avion ennemi A.E.G. rentrant d'expédition sur Paris, et croyant reconnaître son terrain, atterrit au terrain auxiliaire de Monchy-Humières, où se trouve un phare-repère de

100 kilomètres. Les passagers, dont un Capitaine de cavalerie de la garde sont arrêtés par un territorial qui les met en joue avec son mousqueton 74 complètement vide de cartouches.

Au cours du mois les sorties ont été fréquentes, les objectifs attaqués nombreux : Ham, Guiscard, Péronne, Saint-Quentin, Nesles, Roye, Chaulnes, Caix, le Quesnel, Hangest-en-Santerre, Candor, Bouchoir, Jussy, Fretoy-le-Château, Rosières-en-Santerre, Champion.

Nombreux ont été les atterrissages en campagne, nombreux les combats, car les rencontres avec les avions ennemis de bombardement sont fréquentes. Bientôt du reste nos pauvres vieux Voisin, auront à subir les attaques plus sérieuses de la chasse de nuit adverse qui, en raison du nombre d'appareils français sortant chaque nuit sur un secteur réduit, n'aura qu'à se présenter pour accomplir des prouesses et, hélas... assassiner 11 de nos équipages.

Mai est le mois où tous les records ont été battus: du 14 mai au 13 juin, c'est-à-dire en 31 jours, le G.B.1 a fait 25 expéditions de nuit, 700 avions ont pris leur vol, 175 tonnes de projectiles ont été lancés. C'est, tenue pendant 30 jours consécutifs, une moyenne de 10 appareils par escadrilles ayant lancé des bombes chaque soir.

Le 1<sup>er</sup> mai le Capitaine MAHIEU avec comme observateur le Lieutenant RIVALLEAU, adjoint tactique à l'Escadre 11, sont tués à la suite d'un combat au-dessus de Ham. Le 5, le Lieutenant BIZARD remplace le Capitaine MAHIEU dans le commandement de l'Escadrille 114.

Le 14, record du nombre de sorties: 50 avions partent; le terrain ennemi de Mesnil-Saint-Nicaise est incendié. Un équipage, Sergent DESMONS, Soldat FIEVET, se tue. Des avions ennemis viennent pour bombarder le terrain ; grâce aux consignes sévères, strictement observées, l'obscurité est complète et ils jettent leurs bombes assez loin aux alentours.

Le 16 mai, 47 avions sortent, 13,000 kilogrammes de bombes sont lancés.

Le 22, l'équipage Sous-Lieutenant DESGARDES, pilote, Caporal LACOMBE, bombardier, ne rentre pas.

Le 23 mai, en dix jours consécutifs, le Groupe a fait 300 sorties et lancé 90,000 kilogrammes de projectiles.

Le 26, la nouvelle attaque allemande sur le front de la VI<sup>e</sup> Armée, le flot roule sur Château-Thierry.

Le 27, l'Escadrille 25 déménage sous la fusillade et va d'Arcis-Sainte-Restitue, au terrain de Villeneuve où elle est rattachée au G.B.2.

Le 27, l'ennemi bombarde par avions le terrain de Passy-en-Yalois. Quelques appareils sont détériorés et quatre hommes blessés.

Le 29, devant l'avance de l'ennemi le Groupe se transporte à Cernon, et le soir même bombarde de son nouveau terrain.

Le tableau jusqu'au 27 mai c'est Péronne, Chaulnes, Saint-Quentin, Jussy, la Fère, Ham, Nesles, Roye, Villers-Carbonnel, Champien, Roiglise, Guiscard, Happincourt, Laboissière, Fresnoy-les-Roye- Hallu, Lagny, Flavvy-le-Martel, Tergnier, Manicourt, Mesnil-Saint, Nicaise, Caix, Catigny, Rosières, Méharicourt, Margny-aux-Cerises, Vauvillers, Esmerly-Hallon, Carrépuis, Liancourt - Fosse, Ercheu, Moyencourt, Proyard, Biarre, Auricourt, Mons-en-Chaussée, Villeselve, Guerbigny, Curchy, Etalon, Morlemont, Montescourt, Dreslincourt, Saint-Simon, Noyon, Roisel, Dury, et sur le nouveau front: Bourg-et-Comin, Vendresse, Gerny, Ghavignon, Vailly, Vauclerc, Craonne, Neuville, Liervol, Cuissy, Pargny-Filain, Chevregny, Chamouille, Bray-en-Laonnois, Ailles, Cerny-en-Laonnois, Bellicourt, Chermizy, Troyon, Nonampteuil, attaqués. 46 grandes reconnaissances exécutées dont certaines de 250 à 300 kilomètres. 60 incendies ou explosions, une quinzaine de combats, 8 à 10 blessés. Les équipages experts et entraînés autant qu'il est possible de l'être travaillent jusqu'à la limite de leurs forces, repèrent et fixent le système allemand de signalisation lumineuse: fusées, projecteurs, chenilles, balles lumineuses, rampes fixes et mobiles, feux de

couleurs et de formes variées, et profitent pour l'exécution de leurs missions, de tous les repères ennemis qu'ils connaissent à fond.

Le 5 juin, l'Escadrille 116 est détachée du Groupe et va former avec l'Escadrille 101 un nouveau Groupe, le G. B. 10, sous les ordres du Capitaine COLCOMB, adjoint technique de l'Escadre 11. 100<sup>e</sup> bombardement de l'Adjudant FAIVRE.

Le 8, l'Escadrille 25 revient au G.B.1. 100<sup>e</sup> bombardement du Lieutenant BIZARD, de l'Adjudant EMRICH, du Sous-Lieutenant BARONNA.

Le 20, le Capitaine BOUCHET est promu Chef d'Escadrons à T.T.

Le 25, l'Escadrille 2 b est mise à la disposition de la Ve Armée. Elle accomplit, pour le compte de cette armée, des reconnaissances à longue portée qui vont loin en arrière chercher les renseignements, jusqu'à Verviers, Guise, Hirson, Mézières, Sedan.

Les objectifs de juin sont: Fismes, Unchair, Crugny, Pontaverl, Révy, Bruil, Romain, Jonchery, Fère-en-Tardenois, Oulchy-le-Château, Venelay, Satigny, Saint-Gilles, Chéry, Basoches, Bonnemaizon, Muizon, Branscourt, Bruyères, Coulonges, Pévy, Epieds, Ville-moyenne, Arcis-le-Ponsart, Mareuil-en-Dôle, Sapigny, Lagery, Lhéry, Villeneuve, Coincy, Hourges, Guignicourt, Berry-au-Bac, Aguilcourt, Orainville, Cauroy, Villers-Franqueux, Soissons, Braine, Fresnes, Savigny-sur-Ardres, Magneux, Courmelles, Vendeuil, Montigny-sur-Vesles, Amagne-Lucquy, Juniville, Neufchâtel, Warmeriville, Bazancourt, Lavannes, Bermericourt, Bourgogne, Faverolles, Hermonville, Rosnay, Bouleuse, la Cense, Serzy, Prin, Courville, Mont-Saint- Martin, Tramery, Caurel, Asfeld, le Châtelet-sur-Retourne, Bétheniville, la Neuville-en-Tourne-à-Fuy; de plus, 40 reconnaissances d'armée sont exécutées et 32 incendies sont allumés.

La première moitié de juillet voit la préparation astucieuse et vraiment nouvelle de la dernière tentative de percée allemande.

Et volant toutes les nuits, les reconnaissances, nuit par nuit, décèlent l'activité ennemie, d'abord loin en arrière des lignes, puis peu à peu se rapprochant. Cette activité se transformant, de gros trafic sur les voies ferrées jusqu'à 50 kilomètres du front, en circulation intense et uniquement nocturne sur les routes et à travers champs, pendant les jours précédant immédiatement l'offensive; où les troupes, débarquées loin en arrière, étaient rendues à pied-d'oeuvre en trois ou quatre étapes. Et l'action se déclenche le 14 juillet, mais prévue, attendue, étudiée, connue dans ses moindres détails; on sait quel fut son résultat.

Le 8, L'Escadrille 110 se transforme et passe sur avions F. 50; le nouvel avion, bimoteur, triplace, emportant 500 kilogrammes de bombes, a des qualités sérieuses comme bombardier de nuit: il est facile à piloter, il vole bien, il va relativement vite. Il emporte un poids appréciable; il a un champ d'observation très vaste; et surtout il pardonne... Oui, il pardonne tellement que même avec les multiples inconvénients de deux moteurs, tous les atterrissages forcés, tous les bris d'appareils nous n'aurons pour ainsi dire aucun accident grave à déplorer.

Mais quelle peine il donne pour sa mise au point... quels déboires, quels enrayages... les moteurs, le graissage, les pots d'échappement, les gouvernes, le train d'atterrissage, l'entoilage, tout a besoin de modifications et de perfectionnements.

Au fur et à mesure des sorties d'usines, chacune des escadrilles du G.B.1 doit passer sur cet appareil, et rester seulement à 10 avions, 10 pilotes, 10 observateurs et 10 bombardiers. Les avions Voisin, les pilotes en surnombre, le matériel et une partie du personnel de chaque unité formant une nouvelle escadrille. L'Escadrille 110 forme par dédoublement l'Escadrille 133 qui, le 1<sup>er</sup> août, part pour Villeneuve-les-Roye, compléter le G. B.10.

Le 14, la nuit, par trop mauvaise, empêche toute sortie. L'offensive ennemie, contenue et enrayerée dès son début sur le front de la IV<sup>e</sup> Armée, a un peu plus de succès sur celui de la Ve Armée, où elle réussit à passer la Marne vers Dormans et à pénétrer à 5 ou 6 kilomètres

sur la rive gauche. C'est peu pour l'effort dépensé, et cette hernie, trop réduite, ne pourra pas tenir et sera réduite dès les premiers jours de l'action. MANGIN, qui se prépare dans le plus grand secret, fonce le 18 dans le flanc de l'ennemi et fait disparaître instantanément la poche de Château-Thierry.

Et, de ce jour, le destin s'accomplit, les rôles sont inversés, le Boche, atteint gravement, recule, lentement d'abord, se cramponnant au terrain qu'il croyait bien avoir définitivement conquis. Peu à peu sa retraite s'accélère... et c'est la débâcle, qui aura le 11 novembre comme terme.

Dès le 21 juillet, nos reconnaissances signalent des indices manifestes de l'évacuation prochaine; les incendies allumés dans les villages abandonnés, le trafic formidable sur les voies allant au Nord-Est, le retrait des troupes, etc.

Et pendant ces nuits où, le cœur exalté par la victoire prochaine qu'on sent définitive, les équipages, au paroxysme de l'enthousiasme, volent et bombardent toutes les nuits, ni les nuages, ni la pluie, ni l'orage ne les arrêtent; tous donnent le maximum de leur effort, au grand dam de l'ennemi.

Les voies coupées empêchent les ravitaillements en vivres et en munitions, les évacuations; les cantonnements bombardés chaque soir sont des enfers.

Les objectifs suivants ont été attaqués: Le Châtelet-sur-Retourne, la Neuville-en-Tourne-à-Fuy, Fismes, Jonchery, Saint-Morel, Challeranges, Semide, Warmeriville, Bétheniville, Saint-Etienne-à-Arnes, Pontavert, la Maison-Bleue, Rosnay, Machault, Ferme Bagot, Asfeld, Bertincourt, Attigny, Guignicourt, Ville-sur-Retourne, Vaux-Champagne, Leffincourt, Coulonges, Mison, Arcis-le-Ponsard, Notre-Dame-de-Liesse, Orainville, Crugny, Courville, Villers-Hagron, Ville-en-Tardenois, Châlons-sur-Vesles, Bazoches, Amifontaine, Pomacle, Aguilcourt, Hermonville, Saint-Gilles, Courlandon, Le Bois-Claquedents, Branscourt, Chézy, Montigny-sur-Vesles, Athis-Laon, Condé-sur-Suippes, Vauxéré, Blanzay-les-Fismes, Bonnemaizon, Mont-Saint-Martin.

Le 21, le tir d'un équipage: Adjudant MOROT, Adjudant NOÛHANT, fait sauter à la gare du bois Claquedents, deux trains de munitions à gaz qui déciment plusieurs bataillons avoisinants. (65 hommes évacués dans la même compagnie.)

Le 22, le Lieutenant BIZARD allume un violent incendie en gare de la Maison Bleue. 18 autres incendies ou explosions pendant le mois. 35 grandes reconnaissances.

Le 2 août, c'est au tour de l'Escadrille 114 de passer sur F. 50. Elle fournit en se dédoublant l'Escadrille 135.

Le 10 août, le 1<sup>er</sup> avion F. 50 fait sa première sortie de guerre.

Le 13, un appareil ayant des ratés au départ revient au terrain, accroche un arbre à l'atterrissage, brûle au sol, les deux passagers: Lieutenant RABARDEL, Caporal FOULOT sont carbonisés. Une bombe G. A. éclate sur le terrain et tue trois hommes.

Le 16, la 114, se rend au terrain de Villeneuve où elle précède de quelques jours le reste du Groupe. 101<sup>e</sup> bombardement du Lieutenant PURCEIGLE

Le 22, le Lieutenant-colonel POUDEROUX, le nouveau Chef de l'Escadre 11, passe la revue du personnel. 100<sup>e</sup> bombardement du Lieutenant DALIGAUT.

Le 26, le G. B. 1 rejoint l'Escadrille 114 sur le terrain de Villeneuve.

Le 27, le Lieutenant RHODES prend le commandement de l'Escadrille 110 et le Lieutenant DALIGAUT celui de l'Escadrille 136.

Le 28, l'Escadrille 25 passe sur F. 50 et forme l'Escadrille 137.

Le Capitaine LANGEVIN, du G. D. E. est affecté comme adjoint au Commandant du G. B.1.

Objectifs du mois: Amagne-Lucquy, le Châtelet, Juniville, Neufglise, Bazancourt, Baslieux-les-Fismes, Bonne-Maison, OEilly, Orainville, Guignicourt, Pontavert, Loivre, Epoye, Berméricourt, Bouvaincourt, Cormicy, Bourgogne, Hermonville, Amifontainc, Semide, Saint-

Masmes, Berry-au-Bac, Auménancourt, Corny, Bourg-et-Comin, Bouvancourt, Aguilcourt, Pont-Girard, Aussonce, Machault, Guyencourt, bois Claquedents, 27 reconnaissances, 17 incendies.

Septembre, l'ennemi décolle de plus en plus, assez lentement à vrai dire, mais régulièrement, aucun répit ne lui est laissé, et tout le front tape, de la mer à Verdun.

Le 3, 151<sup>e</sup> bombardement du Sous-Lieutenant FAIVRE et 100<sup>e</sup> de l'Adjudant JOUSSE, de la 25.

Le 16, un équipage reste à l'ennemi, Lieutenant BOMBEZIN, Maréchal des logis BAVAUD, Adjudant. DEAUX.

Le 20, un nouvel équipage ne rentre pas, Lieutenant BURTIN, Maréchal des logis MARCHAND.

Le 24, un nouveau Groupe, le G. B. 51 est formé par les Escadrilles 135, 136 et 137, sous le commandement du Capitaine PROT.

Dans la nuit du 28 au 26, l'équipage : Capitaine GARNIER, observateur; Lieutenant BIZARD, pilote; Aspirant RIVES, mitrailleur, au retour d'une reconnaissance lointaine, est attaqué et descendu : le pilote tué, les deux passagers blessés.

Le 29, le Commandant VOISIN prend le commandement de l'Escadre 11. Bois Claquedents, Bazancourt, la Maison-Bleue, le Châtelet, Warmeriville, Neufelize, Amagne-Lucquy, Juniville, Thugny, Alencourt, Rethel, Clermont-les-Fermes, Saint-Pierre-à-Arnes, Mézières, Neufchâtel, Ferme Saint-Acquaire, Ville-sur-Retourne, Machault, Provizy, Athis-sous-Laon, Guignicourt, Loivre, sont les objectifs du mois.

En octobre, c'est le recul de plus en plus rapide de l'ennemi.

Pendant ce mois, en raison du déplacement journalier du front et de l'impossibilité pour les unités de bombardement de nuit de suivre ses fluctuations, les objectifs se font de jour en jour plus lointains, plus difficiles à atteindre. Et dans les derniers jours voler jusqu'aux lignes était une expédition déjà longue.

Le 8, l'Escadrille V. B. 137, la fille de la 25, rejoint le terrain de Villeseneux et fait partie désormais du G. B.51.

Le terrain de Villeseneux est devenu très éloigné du front, un déplacement prochain est à prévoir.

Le 18, un équipage, Sous-Lieutenant MOROT, adjudant NOUHANT, bombarde la gare de Chimay et tue ou blesse 500 officiers ou soldats.

Dans la nuit du 23 au 24 l'avion piloté par l'Adjudant VELLARD et monté par le Sous-Lieutenant MAGNIFICAT et le Caporal HENRY, au départ pour un bombardement, tombe sur un bois, les bombes éclatent, les trois passagers ainsi que l'appareil sont anéantis.

Les objectifs du mois sont: Epoye, le Châtelet-sur-Retourne, Warmeriville, Saint-Loup-en-Champagne, Amagne-Lucquy, Isles-sur-Suippes, Boulton-sur-Suippes, Rethel, Juniville, Perthes, Avançon, Attigny, Montcornet, Aubenton, Nizy-le-Comte, Hirson, Liart, Provizy, Saint-Jean-aux-Bois, Launois, Chimay, Wassigny, Novion- Porcien, Chaumont-en-Aviotte, la Francheville, Mézières-Mohon, Poix-Terron, Montigny-sur-Vence, Faissault.

14 grandes reconnaissances jusqu'à Hirson et Landrecies, 17 incendies ou explosions. L'ennemi atterré, décidément à bas, ne se garde plus, il se contente d'évacuer à toute allure tout ce qu'il peut, les arrières sont éclairés comme au début de la campagne. On sent qu'il n'a plus le temps de dissimuler et de camoufler.

Le 10, le Groupe se transporte au terrain de la Cheppe, et le lendemain à 11 heures, les hostilités avec l'Allemagne sont suspendues, l'armistice est signé.

Après une telle épopée tout commentaire serait superflu; les chiffres ont une autre éloquence:

Le G. B. 1, au cours de la guerre, a exécuté :

6 200 expéditions d'avions;  
Attaqué 1 630 objectifs militaires parmi lesquels il convient de citer:  
Essen, Francfort, Ludwigshaffen, Oppau, Mannheim, Karlsruhe, Rastadt, Trêves, Dillingen,  
Sarrebriick, Bensdorf, Pechelbronn, Bous, Lûmes, Mézières-Sedan, Chinay, Hirson.  
Exécuté 182 reconnaissances de jour;  
217 reconnaissances de nuit;  
Lancé 1 200 tonnes de projectiles;  
Opéré 315 destructions.

Les pertes: pour ne compter que celles de l'année 1918, du 13 mars au 11 novembre: 21 tués,  
28 blessés, 11 disparus.

Mais s'il fut toujours à la peine, le G. B. 1 fut aussi fréquemment à l'honneur et trois citations  
à l'Ordre de l'Armée, trois lettres de félicitations du Général Commandant en Chef ornent son  
fanion.

Pour finir, rappelons la belle citation que le 6 janvier, le Maréchal Commandant en Chef lui  
décernait, c'est un joli point final :

*« Sous l'impulsion énergique de son Commandant, le Chef d'Escadrons BOUCHET, le 1<sup>er</sup>  
Groupe de Bombardement, composé des Escadrilles 114, 110, 25, a pris part aux batailles  
de Picardie et de Champagne en 1918.*

*En sept mois, du 27 mars au 9 novembre, il a exécuté en 106 nuits de travail, 2,134  
expéditions d'avions, attaqué 749 objectifs militaires, accompli 109 reconnaissances de nuit,  
lancé près de 530 tonnes de projectiles, réalisé 113 destructions (incendies, voies coupées,  
trains sautés, dépôts de munitions explosés, terrains d'aviation brûlés, etc.).*

*A contribué puissamment à l'arrêt de l'ennemi et à son recul consécutif en lui infligeant des  
pertes qui ont affecté profondément son moral et diminué sensiblement sa valeur combative.  
N'a cessé de procurer à notre Haut Commandement des renseignements du plus haut  
intérêt. »*

Au G. Q. G., le 6 janvier 1919.  
Signé: PETAIN.