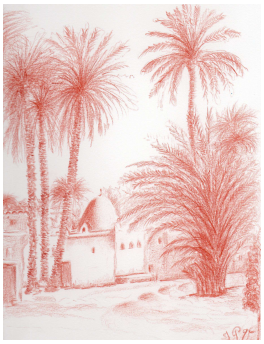
La Gazette

Groupe Régional
**Midi-Pyrénées**



3AF
La Société Savante
de l'Aéronautique et de l'Espace
Midi-Pyrénées

ISAE - SUPAERO
Bureau 02034
10, avenue Edouard Belin
31400 Toulouse

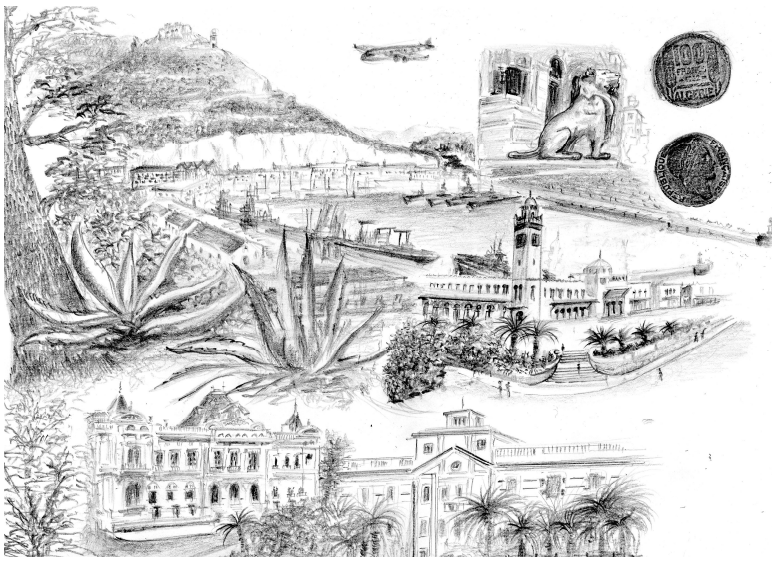
Téléphone : 05 62 17 52 80
Messagerie : aaaf-mp@sfr.fr
Site : www.3af-mp.fr

## "Devoir de Mémoire :

## Les Aviateurs français nés en terre d'Algérie qui combattirent en 1914-1918"

Par Philippe Mairet, Commission 3AF MP Patrimoine, avec l'aimable participation de Jean-Paul Victory, son beau-père.

Si, comme chacun sait, l'Algérie attira peu après la conquête en juillet 1830 de nombreux « orientalistes » comme Delacroix, Dinet, Fromentin, Chassériau…,
le pays, qu'on ne tarda pas à appeler « **la Nouvelle France** » et qui comptait dès 1848 trois grands départements (Oran, Alger et Constantine), sans compter les Territoires du Sud, attira également dès les années 1860 les pionniers de l'aviation française. Ce fut d'abord Louis Mouillard et son vol sur le planeur de sa conception le 12 septembre 1865 à Baba Ali près d'Alger. Puis Clément Ader qui vint à Constantine en octobre 1882 pour étudier le vol des vautours nombreux au-dessus des gorges du Rhummel (près de Constantine). Il s'en inspirera pour construire ses premiers avions. Lorsque survint la 1ère Guerre Mondiale de 1914-1918, bon nombre d'aviateurs français nés en Algérie française chevauchèrent à bord de leurs aéronefs les cieux de la France métropolitaine.
Le présent Dossier "Ceux de 14-18", élaboré et rédigé par Pierre Jarrige, ancien pilote militaire français, relate leur histoire.



Ci-dessus, Jean-Paul Victory a représenté la ville d'Oran et ses principaux attributs. On y voit le port, la gare, la mairie, le lycée Lamoricière, la montagne de Santa Cruz et le fort de Santa Cruz, un avion qui va atterrir à l'aéroport de la Sénia, et la végétation locale : les agaves et les palmiers…en prime des pièces de monnaies des années 1950-60
2°) Ci-contre, dessin de Jean-Paul Victory représentant un marabout près de Biskra

La Gazette

Groupe Régional
**Midi-Pyrénées**

# CEUX DE 14-18

**Pierre Jarrige**

Octobre. 2015

3AF
La Société Savante
de l'Aéronautique et de l'Espace
Midi-Pyrénées

ISAE - SUPAERO
Bureau 02034
10, avenue Edouard Belin
31400 Toulouse

Téléphone : 05 62 17 52 80
Messagerie : aaaf-mp@sfr.fr
Site : www.3af-mp.fr

# Histoire de l'aviation en Algérie

*Déjà parus :*

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel et Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier et Pierre Jarrige)

*Déjà parus en publications numériques :*

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot et Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5ème RA** (Réédition)
- **1er PMAH 20ème DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)

Pierre JARRIGE
Saint-Ferréol
31250 REVEL
jarrige31@orange.fr
www.aviation-algerie.com

# Sommaire

(2ème édition)


La Grande Guerre ..... 1
Les aviateurs militaires ..... 2
Albert Auger ..... 14
Maurice Bovet ..... 18
Maurice Boyau ..... 20
Jean Croisé ..... 24
Emile Ducommun ..... 26
Eugène Fauché ..... 28
Marcel Jeanjean ..... 30
Jean Jonnard ..... 32
Francis Kermina ..... 34
René Mesguich ..... 35
Lucien Schmidt ..... 38
André, Ferdinand et Julien Serviès ..... 40
Georges Guynemer ..... 42

Monument aux Morts d'Alger

# La Grande Guerre

Pendant la Grande Guerre, 150 000 Français d'Algérie et 175 000 Musulmans, dont 85 000 engagés volontaires, sont mobilisés.

Dix bataillons coloniaux sont engagés sur le front français en 1914, ils sont 42 en 1918, plus 23 dans l'armée d'Orient.

Ils participent à toutes les opérations et pour les décorations, les Tirailleurs viennent juste après le RICM et le 2ème Régiment Etranger. Les drapeaux de quatre régiments de Tirailleurs sont décorés de la Légion d'Honneur.

Les Français d'Algérie ont 22 000 tués et les Musulmans 28 000 tués.

Monument aux Morts de Constantine

# Les aviateurs militaire

Plusieurs Français d'Algérie ont fait partie des milliers de pilotes de l'Aviation Militaire (plus de 15 000 brevets délivrés). Lucien Morareau, historien de l'ARDHAN (Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'Aéronautique Navale), a retrouvé, parmi eux, près de 250 brevetés avant le 11 novembre 1918.
Ces pilotes sont classés, dans la liste qui suit, avec leurs dates et lieux de naissance, leurs numéros et dates de brevets militaires et, éventuellement, des annotations concernant leurs dates de décès et d'autres indications.

**Acquaviva Paul**, né le 26 juin 1883 à Bône, n° 68 du 2 mai 1910, voir page 10
**Adam Gilbert**, né le 27 décembre 1889 à Alger, n° 2138 du 21 décembre 1915
**d'Aiguillon Roger**, né le 25 janvier 1881 à Constantine, n° 176 du 13 octobre 1912
**Aldeguer Dominique**, né le 14 février 1895 à Orléansville, n° 14719 du 21 juillet 1918
**Alimundi Eugène**, né le 18 décembre 1889 à Blida, n°12603 du 3 avril 1918
**Allégret Gérald**, né le 18 août1892 à Oran, n°1893 du 1er novembre 1915
**Allégret Pierre**, né le 5 février 1887 à Sidi-Bel-Abbès, n° 4049 du 26 juillet 1916
**Ameller François**, né le 8 mars 1892 à Hussein-Dey, n° 2124 du 20 décembre 1915
**Arazil Vincent**, né le 3 septembre 1895 à Médéa, n° 7046 du 18 juin 1917
**Astor Georges**, né le 19 avril 1897 à Montpensier, n° 13724 du 23 mai 1918
**Astor Henri**, né le 28 juin 1892 aux Attafs, n° 8425 du 7 septembre 1917
**Auger Albert**, né le 26 janvier 1889 à Constantine, mort le 28 juillet 1917, n° 928 du 11 mai 1915, voir page 14
**Azan Gabriel**, né le 24 mars 1894 à Constantine, n° 5037 du 14 décembre 1916
**Azzopardi Paul**, né le 11 septembre 1895 à Philippeville, n° 11973 du 7 mars 1918
**Bancillon Emile**, né le 1er janvier 1895 à Boghari, n° 2970 du 14 mars 1916
**Barbara Paul**, né le 28 avril 1875 à Blida, n° 944 du 15 mai 1915
**Barbazan Louis**, né le 28 février 1897 à Fort-National, n° 10231 du 3 décembre 1917
**Barbreau Paul**, né le 16 septembre 1894 à Renault, n° 6406 du 14 mai 1917
**Barthe de Mireval Camille**, né le 21 mars 1896 à Michelet, mort le 27 mai 1917, n° 4777 du 16 octobre 1916
**Bastien-Thiry Paul**, né le 13 novembre 1894 à Constantine, n° 538 du 24 mai 1916
**Batalla** dit **Bataille Henri**, né le 2 septembre 1889 à Bougie, mort le 19 novembre 1916, n° 3352 du 2 mai 1916
**Baudeuf Jules**, né le 6 avril 1893 à Aïn-Séfra, n° 6444 du 17 mai 191
**Baylé Pierre**, né le 7 septembre 1886 à Bougie, n° 9428 du 20 octobre 1917
**Bélichon Léon**, né le 1er avril 1894 à Millesimo, n° 9230 du 15 octobre 1917
**Benoist Jean**, né le 12 septembre 1891 à Bugeaud, mort le 28 juillet 1915, n° 301 du 9 juin 1913
**Bergé Henri**, né le 5 janvier 1891 à Bône, n° 8945 du 26 septembre 1917
**Berveiller Emile**, né le 12 mars 1893 à Aïn-Témouchent, n° 2367 du 14 janvier 1916
**Bissonnet Maurice**, né le 4 avril 1897 à Alger, n° 5453 du 22 février 1917, voir page 13
**Blanc Eugène**, né le 29 février 1888 à El-Biar, n° 13640 du 21 mai 1918
**Blanc Maurice**, né le 15 juillet 1888 à Sait-Denis-du-Sig, n° 11417 du 9 février 1918
**Boisson Marie**, né le 29 décembre 1890 à Mascara, n°13790 du 27 mai 1918
**Bonjean Maurice**, né le 15 janvier 1893 à Sidi-Bel-Abbès, n° 6909 du 11 juin 1917
**Borgeaud Georges**, né le 11 décembre 1893 à Alger, n° 5780 du 26 mars 1917
**Bourda Jean**, né le 22 novembre 1891 à Batna, mort le 24 août 19817, n° 6876 du 8 juin 1917
**Bourdarie Marcel**, né le 1er juillet 1895 à Tlemcen, n° 1244 du 21 juillet 1915
**Bouvet-Murinon Charles** né le 22 mai 1896 à Constantine, n° 6148 du 28 avril 1917
**Bouvier Marcel**, né le 29 janvier 1895 à Alger, n° 2846 du 7 mars 1916
**de Bouyn Eugène**, né le 27 août 1889 à Philippeville, n° 987 du 26 mai 1915

**Bovet Maurice**, né le 18 novembre 1895 à Guelma, n° 12414 du 22 mars 1918, voir page 18
**Boyau Maurice**, né le 8 mai 1888 à Mustapha, mort le 16/09/18, n° 2705 du 20 février 1916, voir page 20
**Bravard François**, né le 6 mai 1896 à Bône, n°13317 du 13 mai 1918
**Brudo Marcel**, né le 2 août 1885 à Alger, n° 7945 du 17 août 1917
**Cambon Xavier**, né le 8 août 1892 à Bône, n° 11913 du 6 mars 1918
**Carayon François**, né le 4 mai 1883 à Saint-Maur, n° 2079 du 14 décembre 1915
**Carrier Armand**, né le 4 mai 1883 à Bosquet, n° 6358 du 11 mai 1917
**Cassé Jean**, né le 9 septembre 1895 à Oran, n° 11638 du 18 février 1918
**Cattini André**, né le 22 mars 1896 à Orléansville, n° 5928 du 13 avril 1917
**Cattini Lucien**, né le 22 avril 1894 à Alger, n° 11969 du 7 mars 1918
**Cavalié Charles**, né le 9 septembre 1890 à Alger, n°12708 du 12 avril 1918
**Cavalier Maurice** né le 6 octobre 1889 à Constantine, n° 13726 du 23 mai 1918
**Cazeaux Henri**, né le 19 août 1897 à Rouïba, n° 16804 du 30 octobre 1918
**Cazelle Eugène**, né le 03/12/1899 à Tlemcen, n°8509 du 10 septembre
**Chapelle Jacques**, né le 14 juillet 1891 à Tébessa, n° 1314 du 8 août 1915
**Charles Georges**, né le 4 avril 1892 à Akbou, n° 11599 du 17 février 1918
**Chaussée Georges**, né le 22 août 1890 à L'Arba, mort le 27 janvier 1916, n° 315 du 11 juillet 1913
**Chauveau Auguste**, né le 14 août 1892 à Alger, n° 7151 du 24 juin 1917
**Chenoll Gabriel**, né le 3 décembre 1895 à Oran, n° 15229 du 15 août 1918
**Chimoyal-Tedgui Charles**, né le 21 janvier 1891, à Oran, n° 7077 du 19 juin 1917
**Christiani Bernard**, né le 30 juin 1886 à Oued-Imbert, n° 2339 du 12 janvier 1916
**Cohen Ichoua**, né le 10 février 1888 à Oran, n° 8472 du 9 septembre 1917, journaliste
**Cohen Ben Hamouch Alphonse**, né le 4 mars 1891 à Alger, n° 4582 du 23 septembre 1916
**Collas André**, né le 26 janvier 1889 à Oran, n° 6450 du 19/05/17
**Combret Etienne**, né le 10 décembre 1895 à Fleurus, n° 1019 du 1er juin 1915
**Contant Emile**, né le 21 avril 1890 à Blida, n° 9757 du 5 novembre 1917. Escadrilles MF 36, C226, C 228, 74 et 204. Spécialiste des photos aériennes. Maire de L'Alma
**Cormier Louis**, né le 23 août 1889 à Bouguirat, n° 195016 novembre 1915
**Cot Georges**, né le 15 novembre 1893 à Saïda, n° 7381 du 10 juillet 1917
**Coudray André**, né le 23 mai 1888 à Alger, n° 6706 du 30 mai 1917
**Coulet Albert**, né le 12 octobre 1896 à Alger, mort le 9 août 1917, n° 6213 du 1er mai 1917
**Counord Maurice**, né le 22 novembre 1892 à Alger, n° 704 du 2 mars 1915
**Coupon Paul**, né le 6 septembre 1896 à Constantine , n°12095 du 10 mars 1918
**Coutayar Marcel**, né le 27 juin 1892 à Constantine, n° 6508 du 23 mai 1917
**Cusin Claude**, né le 24 février 1893 à Blida, n° 5478 du 26 février 1917
**Dagostini Jean**, né le 11 octobre 1896 à Oran, n° 12007 du 8 mars 1918
**Dayre Marcel**, né le 17 décembre 1894 à Sidi-Embarek, n°11977 du 7 mars 1918
**Debenest René**, né le 27 septembre 1895 à Tipasa, n° 11660 du 19 février 1918
**Deckelmeier Henri**, né le 31 mai 1892 à Mostaganem, n° 211 du 11 août 1916
**Deloupy Guy**, né le 09 décembre 1889 à Saint-Denis-du-Sig, n° 1105 du 22 juin 1915
**Derrien Louis**, né le 26 novembre 1880 à Oran, n° 4201 du 9 août 1916
**Deybach René**, né le 11 juin 1888 à Oued-Seguin, n° 4659 du 1er octobre 1916
**Di Meglio Jean**, né le 17 janvier 1891 à Philippeville, n° 2795 du 29 février 1916
**Drouhet François**, né le 24 octobre 1897 à Fort-National n° 656 du 30 décembre 1914
**Drulang Marcel**, né le 25 février 1896 à Saïda, n° 10168 du 1er décembre 1917
**Duc Georges**, né le 24 octobre 1887 à Alger, n° 3040 du 21 mars 1916
**Duchange Albert**, né le 4 octobre 1895 à Mostaganem, n° 12675 du 10 avril 1918
**Duchenois Lucien**, né le 9 décembre 1890 à Alger, n° 1129 du 29 juin 1915
**Dupont Louis**, né le 12 août 1893 à Alger, n° 12893 du 24 avril 1918

**Duvernoy René**, né le 18 avril 1890 à Miliana, n° 1113 du 26 juin 1915
**Emrich Lucien**, né le 30 octobre 1892 à Sidi-Bel-Abbès, n° 4693 du 4 octobre 1916
**Fabre Jules**, né le 18 juin 1874 à Alger, n° 234 du 18 mars 1913
**Eyme Albert**, né le 20 août 1897 à Alger, n° 13846 du 31 mai 1918
**Fabre Jules**, né le 18 juin 1874 à Alger, n° 234 du 18 mars 1913
**Fabry Gaston**, né le 2 décembre 1897 à Bône, n° 9173 du 8 octobre 1917
**Fénech André**, né le 24 juillet 1894 à Constantine, n°645 du 10 décembre 1914
**Fernandez Ernest**, né le 17 novembre 1897 à Sidi-Bel-Abbès, n° 11776 du 26 février 1918
**Ferrer Raymond**, né le 19 septembre 1889 à Philippeville, mort le 11 mars 1917, n° 2671 du 10 février 1916
**Ferru Marie**, né le 26 janvier 1890 à Bône, n° 1623 du 21 septembre 1915
**Flottes Maurice**, né le 2 mai 1895 à Constantine, n° 13066 du 1er mai 1918
**Foulon Henri**, né le 17 mars 1896 à Batna, n° 14605 du 15 juillet 1918
**Fourcaud Alphonse**, né le 9 avril 1889 à Constantine, n°1762 du 13 octobre 1915
**Fratoni Félix**, né le 27 septembre 1890 à Galbois, n° 689 du 15 février 1915
**Friess Henri**, né le 11 octobre 1895 à Sidi-Bel-Abbès, n° 15559 du 30 août 1918
**Froger Amédée**, né le 23 mai 1881 à Philippeville, n° 1666 du 30 septembre 1915, maire de Boufarik, président des maires d'Algérie, assassiné par le FLN le 28 décembre 1956
**Galindo Pierre**, né le 19 septembre 1897 à Charrier, n° 9260 du 16 octobre 1917
**Gantès Maurice**, né le 19 juin 1888 à Saint-Eugène, n° 2007 du 27 novembre 1915
**Garland Louis**, né le 7 décembre 1892 à Bedeau, n° 10969 du 22 janvier 1918
**Garridou Fernand**, né le 10 février 1891 à Sidi-Bel-Abbès, n° 2100 du 15 décembre 1915
**Gaubert Edmond**, né le 22 mars 1876 à Alger, mort le 29 mars 1917, n° 75 du 19 septembre 1911
**Gaubert Joseph**, né le 17 janvier 1882 à Alger, mort le 24 août 1916, n° 3133 du 31 mars 1916
**Gay Pierre**, né le 22 décembre 1894 à Constantine, n° 3938 du 15 juillet 1916
**Gentile Christophe**, né le 11 janvier 1893 à Bône, n° 11336 du 05 février 1918
**Geoffroy Jules**, né le 14 avril 1893 à Alger, mort le 31 juillet 1917, n° 5114 du 04 janvier 1917
**Ghilardelli Léon**, né le 03 décembre 1891 à Médéa, n° 7015 du 17 juin 1917
**Gillet Albert**, né le 16 février 1891 à Mostaganem, n° 2438 du 19 janvier 1916
**Goetz Adolphe**, né le 19 août 1895 à Mostaganem, n° 13419 du 15 mai 1918
**Goubet Emile**, né le 15 octobre 1891 à Dra-el-Mizan, mort le 28 décembre 1915, n° 1976 du 25 novembre 1915
**Gras Marcel**, né le 10 mars 1894 à Bougie, n° 12938 du 26 avril 1918
**Grès Emile**, né le 29 novembre 1896 à Sidi-Bel-Abbès, n° 2139 du 21 décembre 1915
**Guérin Aimé**, né le 13 septembre 1888 à Bougie, n° 1922 du 6 novembre 1915
**Guérin André**, né le 3 août 1891 à El-Biar, n° 16380 du 6 octobre 1918
**Guillon Emile**, né le 25 juillet 1892 à Alger, n° 15808 du 8 septembre 1918
**Hervé Isidore**, né à Eckmühl le, mort le 8 avril 1914, n° 290 du 18 juin 1913
**Hollender Robert**, né le 31 janvier 1885 à Constantine, n° 1463 du 7 juillet 1918
**Homo Paul**, né le 10 avril 1892, né à L'Arba le 20 avril 1868, n° 9184 du 11 octobre 1917
**Hoor Léon**, né le 12 janvier 1895 à Tlemcen, n° 9634 du 29 octobre 1917
**de Hovre Octave**, né le 10/07/1892 à Hennaya (Eugène Etienne), n° 7285 du 30 juin 1917
**Jauffret Marcel**, né le 20 août 1892 à Bougie, n° 1373 du 18 août 1915
**Joly Charles**, né le 3 octobre 1889 à Alger, n° 4812 du 21 octobre 1916
**Jonnard Jean**, né le 3 novembre 1896 à Alger, n° 4945 du 3 novembre 1916, voir page 32
**Kalfon Jacob**, né le 3 avril 1894 à Alger, n° 12093 du 10 mars 1918
**Kermina Francis**, né le 14 juillet 1893 à Mostaganem, mort le 4 janvier 1918, n° 7220 du 27 juin 1917, voir page 34
**Labaune Louis**, né le 7 juin 1891 à Relizane, n° 13922 2 juin 1918
**Lacarrière Edmond**, né le 3 octobre 1891 à Aïn-Bessa, n° 8905 du 25 septembre 1917

**de La Devèze Charles**, né le 18 janvier 1888 à Saoula, n° 10817 du 5 janvier 1918
**Laffont Ernest**, né le 12 octobre 1898 à Dublineau, n° 7417 du 11 juillet 1917
**Laguerre Michel**, né le 3 décembre 1891 à Teniet-el-Haad, escadrille N 37, mort le 22 février 1916 en combat aérien au Neufour (Meuse), n° 1853 du 23 octobre 1915
**Lamur Auguste**, né le 18 janvier 1892 à Oran, n° 3608 du 1er juin 1916
**Lapeyre Théophile**, né le 29 juin 1887 à Mustapha, mort le 15 juin 1918, n° 4387 du 1er septembre 1916
**Lazard Yves**, né le 28 décembre 1895 à Mustapha, n° 14472 du 8 juillet 1918
**Lebel Georges** né le 14 novembre 1896 à Bône, n° 10288 du 4 décembre 1917
**Lellouche Albert**, né le 08 avril 1893 à Alger, n° 10866 du 9 janvier 1918
**Lemaire Henri**, né le 26 septembre 1885 à Alger, n°14162 du 23 juin 1918
**Lemaître Jacques**, né le 20 avril 1895 à Coléa, n° 6321 du 10 mai 1917
**Le Roux Robert**, né le 12 juin 1893 à Miliana, n° 15720 du 4 septembre 1918
**Lombarde Ferdinand**, né le 13 avril 1894 à Oran, n° 14679 du 18 juillet 1918
**Lorca Fulgence**, né le 6 juillet 1880 à Oran, n° 588 du 4 septembre 1914
**Loubigniac Maurice**, né le 9 janvier 1894 à Mustapha, n° 8782 du 22 septembre 1917
**Loup Gilbert**, né le 16 septembre 1893 à Sidi-Moussa, n° 6072 du 25 avril 1917
**Lusinchi Charles** né le 02 avril 1890 à Guergour, n° 6703 du 30 mai 1917
**Mahéas Yves**, né le 1er décembre 1892 à Alger 23/03/38, n° 2687 du 10 février 1916
**Mahieu Georges**, né le 15 août 1883 à Constantine, n°649 du 13 décembre 1914
**Mallet Louis**, né le 9 mars 1890 à Parmentier, n° 9425 du 20 octobre 1917
**Malmassari Laurent**, né le 22 janvier 1896 à Constantine, n° 17066 du 14 novembre 1918
**Mantels Alfred**, né le 2 mars 1891 à Bône, mort le 13 juillet 1916, n° 2531 du 28 janvier 1916
**Mariolle Guy**, né le 25 mai 1894 à Birmandreis, n° 15523 du 28 août 1918
**Mayer René**, né le 27 janvier 1896 à Mustapha, n° 15736 du 5 septembre 1918
**Mayerhoffer Fernand**, né le 21 septembre 1892 à Alger, n° 3017 du 18 mars 1916
**Mayeur Georges**, né le 22 juin 1888 en Algérie, n° 15566 du 30 août 1918
**Mengual Jean**, né le 8 juillet 1894 à Condé-Smendou, n° 15343 du 19 août 1918
**Merle Gaston**, né le 7 avril 1891 à Oran, n° 12194 du 12 mars 1918
**Merle des Isles Paul**, né le 3 décembre 1885 à Philippeville, n° 7455 du 13 juillet 1917
**Mesguich Calixte**, né le 26 juillet 1874 à Alger, mort le 10 octobre 1917, n° 652 du 19 décembre 1914, voir page 35
**Mignucci Pierre**, né le 20 juillet 1890 à Oran, n° 2715 du 20 février 1916
**Milhan Roger**, né le 23 septembre 1891 à Mascara, n° 12552 du 26 mars 1918
**Minighetti François**, né le 12 juillet 1887 à Constantine, n° 3206 du 9 avril 1916
**Molbert Pierre**, né le 24 février 1891 à Mustapha, n° 775 du 2 avril 1915, pilote aux escadrilles MF 16 et MF 52, commandant la MF 204 de janvier 1916 à mai 1918
**Molko Willy**, né le 27 février 1893 à Alger, n° 12698 du 11 avril 1918
**Mouchard Henri**, né le 29 juin 1885 à Bougie, n° 167 du 18 septembre 1912
**Mougeot Etienne**, né le 22 avril 1888 à Oran, n° 3012 du 18 mars 1916
**Mourgues Eugène**, né le 13 juin 1896 à Alger, n° 11141 du 30 janvier 1918
**Pathias Henri**, né le 18 janvier 1895 à Mondovi, n° 9901 du 15 novembre 1917
**Perrière Lucien**, né le 1er décembre 1896 à Oran, n° 12462 du 23 mars 1918, voir page 8
**Perusseau Julien**, né le 19 octobre 1895 à Alger, n° 13289 du 12 mai 1918
**Pessina Charles**, né le 25 mai 1893 à Mascara, n° 6652 du 27 mai 1917
**Pilley Henri**, né le 14 mars 1890 à Bougie, n° 1715 du 7 octobre 1915
**Poulalion François**, né le 6 août 1884 à Alger, n° 5357 du 11 février 1917
**Pourcher Gaston**, né le 21 janvier 1889 à Kouba, n° 8607 du 15 septembre 1917, commandant d'escadrille, deux fois blessé, voir page 13
**Prat-Espouey Edouard**, né le 28 octobre 1892 à Alger, n° 10044 du 26 novembre 1917
**Pucheu Joseph**, né le 21 mars 1898 à Saint-Louis, n° 7468 du 13 juillet 1917, voir pag 10

**Quilès Adolphe**, né le 21 décembre 1895 à Kléber, n° 13762 du 26 mai 1918
**Quilès Emile**, né le 14 août 1893 à Kléber, n° 7014 du 17 juin 1917
**Reibell Jean**, né le 12 février 1897 à Cherchell, n° 13169 du 3 mai 1918
**Renaux Marcel**, né le 5 août 1893 à Constantine, mort le 11 mai 1918 à l'hôpital Desgenettes à Lyon, pilote de l'escadrille 144, n° 2401 du 16 janvier 1916
**Ribes Louis**, né le 3 octobre 1884 à Oran, n° 4595 du 25 septembre 1916
**Rivière René**, né le 15 octobre 1897 à Alger, n° 9989 du 19 novembre 1917
**Roess Maurice**, né le 3 février 1891 à Détrié, n° 12195 du 12 mars 1918
**Roger Léon**, né le 24 août 1892 à Alger, n° 740 du 20 mars 1915
**Roig Emile**, né le 18 septembre 1896 à Morris, n° 12159 du 11 mars 1918
**Roigt Bernard**, né le 18 juin 1891 à Saint-André-de-Mascara, n° 7825 du 31 juillet 1917, voir page 8
**Rolland Paul**, né le 9 novembre 1891 à Constantine, n° 8027 du 19 août 1917
**Roque Georges**, né le 7 juin 1897 à Alger, n° 10436 du 8 août 1917
**Roques Marcel**, né le 28 mai 1891 à Le Télagh, n° 8052 du 20 août 1917
**Sabatier Eugène**, né le 21 juillet 1892 à Tlemcen, n° 8017 du 19 août 1917
**Sallarès Joseph**, né le 30 décembre 1891 à Blida, n° 1042 du 05 juin 1915
**Salloignon René**, né le 9 avril 1894 à Boufarik, n° 6386 du 13 mai 1917
**Sassary Louis** né le 3 septembre 1885 à Oran, n° 445 du 30 mars 1914, voir page 12
**Satragno Charles**, né le 6 mars 1894 à Alger, n° 4755 du 13 octobre 1916
**Savignon Albert**, né le 27 novembre 1898 à Boufarik, n° 15744 du 5 septembre 1918
**Scampucci René**, né le 9 janvier 1895 à Oran, mort le 9 avril 1916, n° 2155 du 26 décembre 1915
**Scognamiglio Fernand**, né le 11 septembre 1892 à Philippeville, n° 6695 du 30 mai 1917
**Sebenq Rodolphe**, né le 17 décembre 1885 à Alger, n° 4954 du 23 novembre 1916
**Séré (Bourin de) Maurice**, né le 31 octobre 1884 à Saint-Denis-du-Sig, n° 6639 du 26 mai 1917
**Schmidt Lucien**, né le 21 mai 1893 à Constantine, pilote en 1916, voir page 38
**Sermant Maurice**, né le 28 avril 1888 à Constantine, n° 2875 du 9 mars 1916
**Serres Alfred**, né le 6 mai 1893 à Fortassa, n° 11388 du 7 février 1918
**Serviès Julien Pierre**, né le 27 mars 1876 à Saint-Denis-du-Sig, n° 515 du 5 août 1914, voir page 36
**Serviès André**, né le 9 octobre 1897 à Saint-Denis-du-Sig, n° 749 du 22 mars 1915, voir page 36
**Serviès Ferdinand**, né le 21 décembre 1882 à Saint-Denis-du-Sig, n° 936 du 12 mai 1915, voir page 36
**Si Amer Salah**, né le 1er octobre 1894 à Béni-Menguellat, n° 8971 du 27 septembre 1917
**Soto Antoine**, né le 28 octobre 1894 à Oran, n° 8798 du 22 septembre 1917
**Stener Jean**, né le 20 août 1889 à Constantine, n° 11020 du 26 janvier 1918
**Stora William**, né le 7 octobre 1893 à Alger, n° 6081 du 25 avril 1917
**Tardres Florent**, né le 4 septembre 1890 à Tizi-Ouzou, n°1867 du 27 octobre 1915
**Tauriac Emile**, né le 25 mars 1895 à Mostaganem, n° 12691 du 11 avril 1918
**Tavera Charles**, né le 14 janvier 1894 Philippeville, n° 7463 du 13 juillet 1917
**Tertian Raymond**, né le 7 octobre 1898 à Constantine, mort le 9 octobre 1918, n° 12891 du 24 avril 1918
**de Tonnac de Villeneuve Mathieu**, né le 21 juillet 1891 à Maillot, n° 5833 du 5 avril 1917, quatre victoires aériennes
**de Tourdonnet de Joussineau Fernand**, né le 2 décembre 1891 à Oued-El-Menia, n° 11278 du 4 février 1918
**Trucchi Antoine**, né le 21 octobre 1889 à Abbo, n° 13927 du 1er août 1918
**Tucci Albert**, né le 9 février 1891 à Mouzaïaville, n° 10664 du 24 décembre 1917, deux victoires
**Vails Paul**, né le 5 avril 1892 à Alger, n° 9455 du 21 octobre 1917
**Valensi Elie**, né le 28 mai 1892 à Oran, n° 4858 du 4 novembre 1916, pilote aux escadrilles C 122 et Sal 122

**Vallier Edmond**, né le 5 août 1882 à Oran, n° 555 du 30 août 1914
**Valuy Pierre**, né le 11 août 1888 à Alger, n°12824 du 20 avril 1918
**Vial Victor**, né le 15 janvier 1897 à Mascara, mort le 10 mai 1918, n° 8093 du 21 août 1917
**Vignau Cassius**, né le 1er juin 1881 à Philippeville, n° 1698 du 4 octobre 1915
**Voilquin Henri**, né le 8 novembre 1891 à Oran, n° 9768 du 7 novembre 1917
**Zilhardt Marcel**, né le 30 décembre 1887 à Alger, n° 11015 du 26 janvier 1918

De nombreux autres ont servi dans l'Aviation Militaire comme élèves-pilotes, mécaniciens, observateurs, aérostiers ou soldats, parmi eux :

**Armani Clovis**, né le 9 janvier 1895 à Azéba (Constantine), élève-pilote, voir page 11
**Aulésy**, Philippeville, observateur
**Ballester François**, né le 12 novembre 1897 à Alger, 2ème classe
**Baron Ernest**, né le 27 juillet 1895 à Alger, brigadier élève-pilote au 1er Groupe d'Aviation, mort le 27 août 1918 à l'hôpital de Pau après chute d'avion
**Beaufort**, Batna
**Borg Henri**, Bougie, observateur
**Bourderod rené**,
**Bravard François**, né le 6 mai 1896 à Bône, élève-pilote
**Bresson Pierre**,
**Carrier**, Mostaganem
**Carue Victor**,
**Casse Jean**, né le 9 septembre 1895 à Oran, caporal élève-pilote au 2ème Groupe d'Aviation, mort à l'hôpital de Mesgrigny (Aube) le 3 mars 1919
**Chambeau André**,
**Charmond**,
**Choupaut**,
**Clément Pierre**,
**Colin Eugène**, Burdeau, mécanicien, voir page 12
**Colonieu Roger**, Mostaganem, observateur
**Croisé Jean**, né en 1893 à Bouzaréah, mécanicien-observateur, voir page 24
**Daclin Charles**,
**Daniel Raoul**, né le 1er octobre 1888 à Philippeville, matelot observateur-mécanicien de l'Aviation Maritime, disparaît le 13 décembre 1916 entre Bizerte et Bône
**Ducommun Emile**, né le 14 septembre 1893 à Sétif, observateur, voir page 26
**Dumazès Marcel**,
**Dumestre Honoré**,
**Fauché Eugène**, né le 8 avril 1897 à Zéraïa, mécanicien-navigant, voir page 28
**Fourcade Robert**,
**Francoz Emmanuel**,
**Geneste**,
**Gerner Pierre**,
**Giacobbi Simon**, recrutement d'Alger, sergent au 1er Groupe d'Aérostation, mort le 25 avril 1917 à l'atterrissage de son ballon
**Grandperrin Claude**, observateur
**Guinet Jacques**, né le 3 février 1890 à Oran, élève-pilote, mort le 17 septembre 1915 sur l'aérodrome d'Avord, chute d'avion
**Jamme Eugène**, Mascara, mécanicien
**Jauffret Paul**, Saïda, observateur-mécanicien
**Jumeau Robert**,

**Laïck Edouard**,
**Lajous Roger**,
**Lecutier**, officier pilote des escadrilles SOP 38, puis SPA 156
**Lemaître**, Mostaganem
**Llorca Pierre**, né le 14 novembre 1893 à Perrégaux, 2ème classe
**Longobardi Jean**, Alger, observateur en dirigeable
**Manificat Georges**, né le 25 octobre 1889 à Constantine, lieutenant, observateur des escadrilles C 105, VR 75 et F 25, mort accidentellement le 23 octobre 1918 entre Athis et Bury (Oise)
**Merignon Jean**,
**Morandini François**,
**Mordelet Louis**,
**Mouloud**, Alger, lieutenant-observateur,
**Pershon Auguste**,
**Petit Roger**,
**Pirel**,
**Portevin Pierre**,
**Rocca Amédée**,
**Roidot Louis**, Blida, pilote
**Henri Roure**,
**Sansön**,
**Scherrer Henri**, né le 31 décembre 1899 à Mercier-Lacombe, élève-pilote
**Sicard Paul**, Oran, commandant de dirigeable
**Simon Charles**,
**Valensi Benjamin**, né le 23 février 1881 à Alger, lieutenant de vaisseau, élève-pilote de l'Aviation Maritime, mort le 27 juillet 1914 à Draveil (Seine-et-Oise), chute d'hydravion, voir page 11
**Vidal**,
**Videau**, Saint-Eugène
**Villard Auguste**,
**Vrolyk Charles**, né le 17 mars 1893 à Sidi-Bel-Abbès, sous-lieutenant, observateur de l'escadrille 227, mort en combat aérien le 16 avril 1917
**Vuillemenot Roger**, Alger

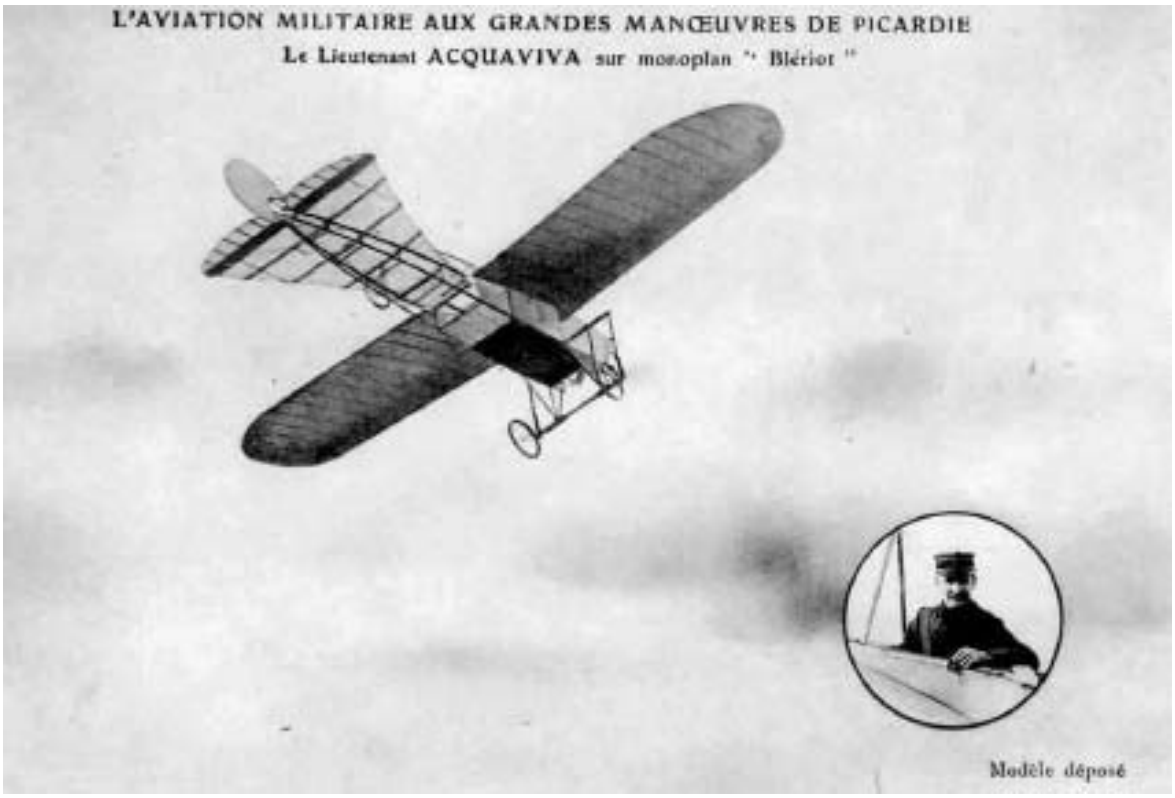
***Cette liste n'est pas exhaustive, merci aux personnes qui apporteront des renseignements complémentaires.***

*Le pilote oranais Henri Perrière*

Perrière

▼ *Le pilote oranais Bernard Roigt au centre, avec son observateur et son mécanicien devant un Caudron G 4*

Armand Roigt




▲ *Le lieutenant Paul Acquaviva est né le 26 juin 1883 à Bône. Elève de l'Ecole Polytechnique de 1904 à 1906, il est ensuite nommé lieutenant du Génie lorsque l'aviation militaire fait son apparition. Il est l'un des premiers officiers à l'école Blériot et fait son apprentissage sous la direction d'Alfred Leblanc. Il obtient le brevet de pilote n° 68 le 2 mai 1910. Il gagne la coupe Deutsch de la Meurthe à Caen en 1910. Il prend part aux grandes manoeuvres de Picardie en 1910 et reçoit la médaille de la Ville de Paris. Il est, en 1911, le premier pilote à expérimenter la TSF à bord d'un avion. Chevalier de la Légion d'Honneur, il décédera le 5 octobre 1944 à Oloron*

▼ *Le pilote mostaganémois Joseph Pucheu*

Ferdinand Serviès

Ferdinand Serviès

## AÉRONAUTIQUE

### En essayant un hydravion, un aviateur amateur, l'enseigne de vaisseau Valensi se tue à Juvisy

Le lieutenant de vaisseau aviateur Raoul Valensi, trente-trois ans, attaché à l'escadre de Brest, à bord du *Magellan*, était en congé depuis le 6 courant. Il avait profité de cette permission pour effectuer à Juvisy des expériences d'hydravion.

Ce matin, vers 5 h. 1/2, le lieutenant sortait son appareil de l'aérodrome de Port-Aviation et exécutait une série de vols aux abords du pont de Juvisy. Il volait depuis une demi-heure lorsqu'il effectua un virage à 150 mètres au-dessus d'un petit bois proche « Carrière-de-la-Chêne », à une vingtaine de mètres du fleuve.

A ce moment l'appareil s'étant « engagé », piqua du nez et s'abîma sur le sol, écrasant l'aviateur de ses débris.

Des passants, des ouvriers, relevèrent le malheureux, qui respirait à peine. On le transporta à son domicile, à Juvisy, où le docteur Nigercant ne put que constater le décès. Le lieutenant avait la colonne vertébrale brisée et le crâne fracturé.

Son frère, qui habite Paris, a été prévenu.

Le lieutenant avait reçu le matin même un télégramme le rappelant à son bord.

▲ *Le lieutenant de vaisseau Benjamin Valensi*

Maurice Cretot

▲ *Clovis Armani élève-pilote à la fin de la guerre. Il périra, avec son épouse Yvonne, dans l'accident du CAMS 53 F-AISX de la CGA, le 22 mai 1929 dans le port d'Alger*

▼ *Réunion de réservistes à Alger, parmi eux de nombreux anciens combattants de la Première Guerre Mondiale*

Anne-Lise Duchêne Marullaz

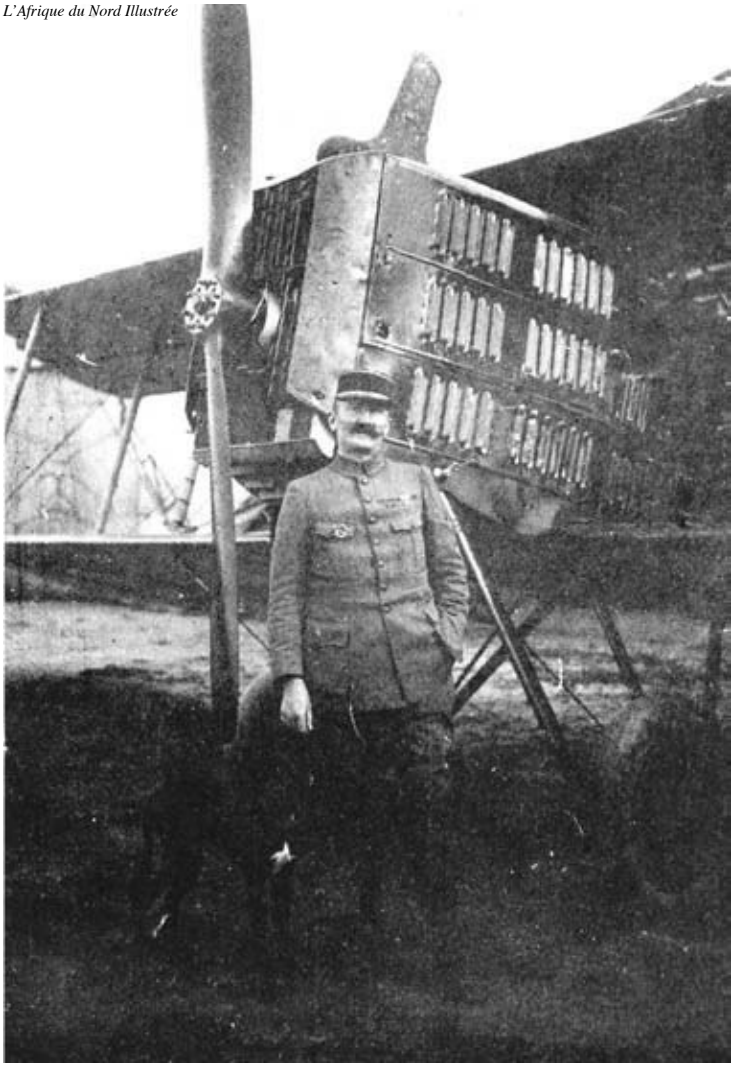
*Ci-contre : Capitaine Louis Henri Sassary. Né le 3 septembre 1885 à Oran, fils de Louis-Alexis Sassary et de Pauline Calia. Engagé à l'école militaire de Saint-Cyr en octobre 1904. Passé à l'aviation comme élève-pilote en juillet 1913. Brevet de l'Aéro-club de France n° 1529, brevet de pilote militaire n° 445 du 30 mars 1914. Pilote de l'escadrille D 4, pilote et commandant de l'escadrille C 53 du 13 mai 1915 à janvier 1917. Adjoint technique de l'aéronautique de la 3ème Armée. Chevalier de la Légion d'Honneur en juin 1916, Croix de Guerre 14-18. Deux citations à l'ordre de l'armée en mai 1916 et juin 1917, une citation à l'ordre du corps d'armée en mai 1917*

(alberdenis.free.fr-Lucien Lanier-)

▼ *A droite : Le mécanicien Eugène Colin, de Burdeau*

Pierre Colin

*L'Afrique du Nord Illustrée*



▲ *Le pilote algérois William Billon du Plan devant un Breguet 14*

## Un aviateur à l'honneur :
## M. Maurice BISSONNET

C'est avec plaisir que nous avons découvert, dans l'une des dernières promotions de la Légion d'honneur, le nom de M. Maurice Bissonnet, fils de M. P. Bissonnet, le sympathique négociant en caoutchouc de la rue de Constantine, à Alger.

Cette distinction vient couronner dignement la série des belles citations que M. Maurice Bissonnet obtint pendant la guerre au titre de sous-officier de l'aviation et où

ses qualités d'audace, d'habileté, de courage, de science, d'énergie et de bravoure firent « l'admiration de tous ses camarades », ainsi qu'il est spécifié dans l'une de ses récompenses où nous cueillons encore cette petite phrase: « Toujours volontaire pour les missions périlleuses, ayant plus de 150 heures de vol au-dessus de l'ennemi; s'est dépensé sans compter depuis la bataille de la Somme. »

En complimentant M. Maurice Bissonnet pour son ruban rouge si mérité, nous saluons une fois de plus l'arme d'élite à laquelle il a appartenu, qui a rendu de si précieux services pendant la guerre et n'en continue pas moins pendant la paix de se signaler par de remarquables et utiles exploits.

*Terre d'Afrique*

*Ci-contre : Gaston Pourcher, né à Kouba le 21 janvier 1889. Il avait commencé la guerre dans l'Artillerie puis versé, sur sa demande, dans l'Aviation Militaire. Observateur, puis pilote, il commande une escadrille de corps d'armée où il fut deux fois blessé et six fois cité.*

*Il a été le premier commandant de l'aéroport du Bourget en 1919, puis il organisa le réseau aérien métropolitain. Nommé délégué du Service aéronautique pour l'Algérie en 1922, il entre au Gouvernement général en 1930 en qualité de directeur du Service de l'aéronautique civile.*

*Gaston Pourcher a été parmi les fondateurs de l'Aéro-club d'Algérie et de la Fédération aéronautique nord-africaine.*

N° 50. — Jeudi 25 Octobre 1917. Le Numéro : 60 Centimes

PUBLICATION HEBDOMADAIRE

ABONNEMENTS :
France et Colonies françaises :
UN AN : 26 fr. ; SIX MOIS : 13 fr.

ABONNEMENTS :
Etranger
UN AN : 29 fr. ; SIX MOIS : 15 fr.

# La Guerre Aérienne illustrée

CAPITAINE ALBERT AUGER
AS AUX 7 VICTOIRES, TUÉ EN COMBAT
LE 28 JUILLET 1917.

L'ÉDITION FRANÇAISE ILLUSTRÉE, 30, Rue de Provence, PARIS

*LE CAPITAINE AUGER SUR SON SPAD*

*Le capitaine Auger était un chasseur doué d'un courage à toute épreuve. Il avait abattu 7 avions ennemis officiellement quand il tomba dans un combat inégal. Il appartenait en dernier lieu à la glorieuse escadrille des Cigognes.*

# LES GRANDS CHEFS : LE CAPITAINE AUGER

Le capitaine Albert Auger qui fut tué en combat aérien le 28 juillet 1917, était né à Constantine le 26 janvier 1889. Fils du général Auger, il donnait dès son plus jeune âge, des preuves de son tempérament d'artiste. A 12 ans, il obtenait un prix à l'exposition de l'enfant à travers les âges, organisée au Petit Palais pour des dessins à la plume. Poète très fin, c'est lui qui écrivait à 16 ans ces vers qui sont en même temps qu'une prophétie une profession de foi :

J'ai le cœur gros, docteur, et vous-même le dites,
Vous m'avez défendu les galops meurtriers,
Le vélo, le foot-ball aux passes inédites
Et la piste du Bois, même avec étriers !

Je suis jeune, docteur, j'aime l'espace immense
Aussi vif que le vent j'aimerais à courir
En mon cœur dilaté j'ai du sang pur de France
Et c'est pour mon pays que je voudrais mourir.

Homme de tous les sports, il prouvait que l'entraînement physique peut fort bien s'allier aux raffinements de l'esprit. D'une santé délicate, c'est par l'exercice qu'il sut toujours réagir.

Albert Auger entra dans l'armée. Il était sous-lieutenant au 31e d'infanterie quand la guerre éclata. Il prit part aux premiers combats de la campagne avec une ardeur qui n'avait d'égale que sa belle humeur. Il fut blessé le 31 août 1914 à Fossé (Ardennes) : il eut la cuisse traversée d'une balle et tomba l'un des derniers de sa section, laissant la réputation d'un superbe entraîneur d'hommes. Ce haut fait lui valut la Légion d'Honneur avec ce motif :

« Commandant depuis le 22 août une compagnie de son régiment dont tous les officiers avaient été blessés, a, en cette qualité, brillamment conduit son unité, l'entraînant par son calme et sa froide bravoure jusqu'au moment où il est tombé grièvement blessé. »

Ne pouvant plus servir dans l'infanterie, il entra à l'école d'aviation de Pau en février 1915 en sortit rapidement et partit au front en mai comme pilote sur Caudron ; il y obtint sa 2e citation à l'ordre de l'armée, le 5 août 1915 :

« Jeune pilote qui récemment arrivé d'une école d'aviation rivalise avec les vieux pilotes de son escadrille par l'audace et le sang-froid. A poursuivi jusqu'au bout le 8 juillet une importante reconnaissance, malgré un temps très dur et bien que son avion ait été sérieusement endommagé et lui-même légèrement atteint à la tête par un éclat d'obus. »

*ALBERT AUGER*

*Le capitaine Albert Auger était né à Constantine le 26 janvier 1889 et fut tué le 28 juillet 1917.*

Son goût pour les sports l'attire vers l'aviation de chasse, il demande et obtient de passer sur Nieuport en août 1915.

Capitaine en décembre 1915, il abat son premier avion le 21 février 1916. Voici le récit qu'il fait de sa victoire dans une de ses lettres :

« Je me trouve avec des camarades attaqué par 4 Boches. L'un d'eux me serre de près, je lui descends sur la figure. Il me manque. Je ne tire pas. J'en rencontre un autre dans les mêmes conditions et après quelques virages je tombe par hasard à 10 mètres sous un L. V. G. qui ne m'avait pas vu. J'ai tiré, il est descendu, mais a pu atterrir. Il a été abattu, mais pas en miettes. »

En mars 1916, troisième citation :

« Jeune officier. Pilote remarquable par son audace, son sang-froid, son esprit de sacrifice. Au cours d'une expédition contre les drachens allemands, le 22 septembre, s'est porté résolument au secours d'un avion monté par deux de ses camarades aux prises avec 4 avions ennemis. A cherché constamment à se placer entre lui et les quatre avions adverses sur lesquels son officier observateur n'a pas cessé de faire feu. Est rentré avec un avion criblé de balles. »

En mai 1916, quatrième palme :

« A fait preuve de la plus joyeuse bravoure dans le commandement d'une escadrille de combat. A livré journellement bataille et a réussi à abattre un avion ennemi qui s'est écrasé dans nos lignes. »

A ce moment, il a abattu un avion le 13 mars 1916 près de Cumières, un autre près de Creux, le 2 avril, et, le lendemain, combattant un Fokker qui attaquait un avion l'a forcé à atterrir en plein champ près de Saint-Maurice.

SON PÈRE

*Le capitaine Auger avait une nature d'artiste : voici un portrait de son père fait en 1904.*

AUGER ARTISTE

*Ce tableau très remarquable fut fait par Albert Auger en 1908 et exposé.*

UNE ÉTUDE

*Cette aquarelle date de 1905 et prouve les dispositions sûres de l'artiste.*

Il est victime d'un accident grave : il se fracture le maxillaire supérieur et a une forte commotion cérébrale. A peine remis, il demande à partir dans la Somme où la bataille fait rage : il est affecté à la fameuse escadrille des Cigognes. Le 25 janvier 1917, il triomphe très probablement d'un ennemi près de Ham et le 9 février abat un avion en flammes dans nos lignes près de Rogeville. D'où une cinquième citation :

« Le 9 février 1917, a abattu un avion de combat ennemi en flammes dans nos lignes (3e avion abattu. »

Le 16 février, un général d'infanterie signale en ces termes un combat livré par le capitaine Auger à quatre avions ennemis : « La lutte très émotionnante a duré au moins dix minutes, pendant lesquelles l'avion français évoluait avec une audace et une habileté remarquable au milieu de ses adversaires. » Au cours de la rencontre, le Français était légèrement blessé par une balle au côté. Elle faisait le tour de sa poitrine, entrait dans son portefeuille et venait le toucher au flanc gauche alors qu'elle l'avait frappé au flanc droit.

Le 19 mars 1917, il reçoit une sixième citation pour ses exploits des 2 et 3 avril 1916 :

« Le 2 avril 1916, chargé de protéger une reconnaissance à l'intérieur des lignes ennemies a abattu un Aviatik qui s'est écrasé sur le sol. Le 3 avril a attaqué un Fokker et l'a obligé à atterrir précipitamment à quelques kilomètres des tranchées. »

Voici en quels termes, le héros avait conté ces deux aventures :

« Le 2 avril, je pars avec le capitaine V... mon ancien chef d'escadrille, tout d'un coup, j'aperçois un Aviatik qui descendait sur lui à pic. J'ai fait demi-tour sur le Boche. A bout portant j'ai tiré. L'Aviatik s'est abattu aussitôt et s'est écrasé sur le sol. Le capitaine m'a fait des signes de satisfaction intense. Le lendemain, je repars avec le capitaine. Soudain, j'avise un superbe Fokker qui se jette sur lui. Je fais encore demi-tour et je tombe sur le Fokker à 10 mètres. Je vise le pilote entre les deux épaules. J'ai eu à peine le temps de tirer parce que j'allais à une vitesse folle. J'ai manqué accrocher les roues du Fokker avec mon aile. Je suis tombé à droite et lui à gauche, seulement il avait des balles dans la peau. J'ai redressé, mais lui a continué jusqu'au sol. Il a été descendu, mais pas en miettes. »

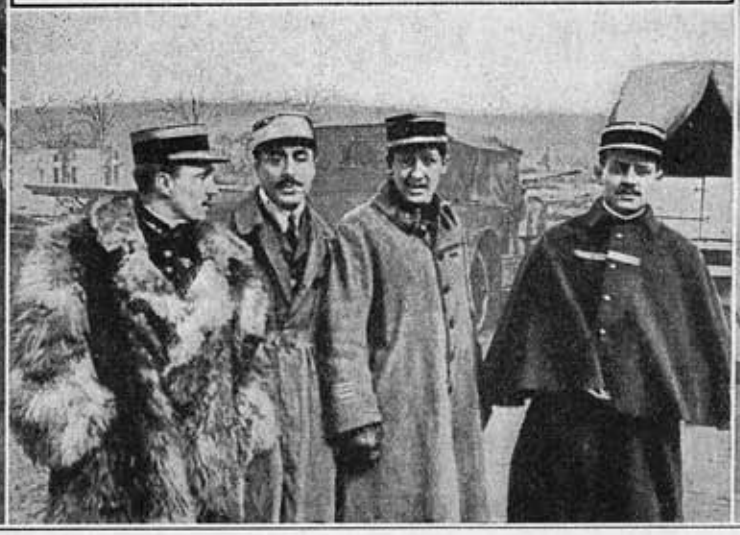
Septième citation le 8 mai 1917 :

« Brillant pilote de combat. Le 16 février a attaqué seul quatre avions de chasse ennemis et grâce à son audace et à son habileté exceptionnelles leur a tenu tête jusqu'à ce qu'il ait été blessé. Le 12 avril a abattu en flammes son 4e avion allemand. »

Le 17 mai, le communiqué le consacrait as pour son cinquième avion :

DÉPART EN RECONNAISSANCE

*Le capitaine Auger commença la guerre dans l'infanterie où, sous-lieutenant, il fut grièvement blessé et décoré.*

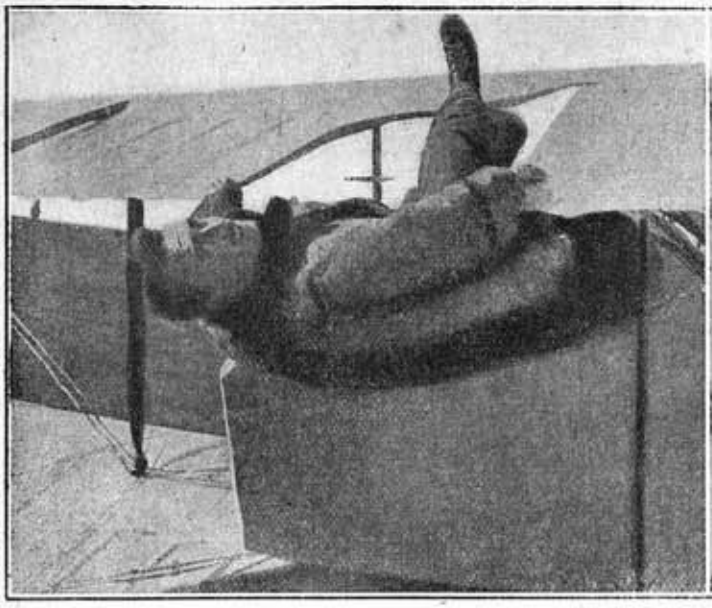


QUATRE AMIS, QUATRE HÉROS

*De gauche à droite, quatre gloires de l'escadrille des Cigognes : le capitaine Auger, le lieutenant de la Tour, le capitaine Guynemer, le lieutenant Deullin.*

UNE DES DERNIÈRES PHOTOS

*Prise quelques jours avant sa mort, alors qu'il remplaçait à la tête de la N. 3 le capitaine Heurtaux, blessé.*



SUR CAUDRON

*Le capitaine Auger devenu pilote commença par monter un Caudron. Nous le représentons en train de prendre place à bord (juin 1915).*

CHASSEUR

*Le 6 mars 1917, Auger rentre d'une croisière où il a très probablement abattu un Boche près de la forêt de Paroy avec les sous-lieutenants Dorme et Raymond.*

« Excellent chef d'escadrille, déclarait sa 8e citation. Brillant pilote de chasse. Blessé une fois dans l'infanterie, deux fois dans l'aviation, reste un modèle d'entrain et d'énergie. Le 11 mai 1917, a abattu son 5e avion ennemi qui s'est écrasé dans les lignes. »

Les neuvième et dixième citations relatives à la sixième victoire (début de juin) et à la septième (fin juin) ne sont pas parues.

Voici un fragment de lettre qu'adressa Auger à sa mère :

« 13 *Mars.* — Cherchant le Boche dans la région de V... à 4.000 mètres, j'en aperçois un qui passe les lignes vers 2.000. Immédiatement je suis descendu à pic sur lui et, arrivé à 10 mètres j'ai tiré en plein milieu. L'observateur a été tué du coup, sa mitrailleuse est remontée vers le ciel. Le pilote était tué sur ses commandes et tombé en avant. L'L. V. G. a exécuté un superbe renversement, puis est tombé sur le dos. A ce moment l'un des deux Allemands a été projeté d'environ 1.500 mètres et je suis revenu en chantant un petit air. Mon commandant m'a embrassé. »

Et nous détacherons de sa correspondance quelques phrases qui dépeignent le héros :

« Je suis heureux d'avoir à me battre, je ne suis pas fait pour rester tranquille... Cette atmosphère de grande bataille n'est pas faite pour me déprimer, au contraire. C'est en pensant à la mort possible que l'on vit réellement... L'homme se mesure à son goût du sacrifice... Je ne mérite pas tant d'éloges. Ce que j'ai pu faire jusqu'à maintenant ne compte plus pour moi. Le mérite ne se comprend que dans un progrès constant... Pour moi, mes citations passées sont enterrées. Cela prouve qu'à tel moment j'ai fait ce qu'il fallait. Cela ne prouve que cela et c'est peu... Je me sens fatigué depuis quelque temps et me demande avec inquiétude si ma santé me permettra de tenir jusqu'au bout, je ne voudrais à aucun prix retourner à l'arrière. »

Toute sa correspondance révèle la soif d'agir, l'indifférence pour les succès du passé, la volonté tendue vers ceux de l'avenir. Hélas ! la magnifique série était interrompue le 28 juillet : le capitaine Auger était mortellement frappé

VISITE PRÉSIDENTIELLE

*Le Président de la République examine avec le commandant Brocard l'avion d'Auger.*

DEUX MARTYRS DE L'AIR.

*Auger, alors lieutenant et le lieutenant Dumas, son observateur sur Caudron : celui-ci a été tué, le 25 août 1916, comme pilote.*

dans un combat contre quatre avions.

Voici un passage du magnifique discours prononcé par le commandant Brocard sur sa tombe :

Au début de la guerre, le capitaine Auger part dans un régiment d'infanterie ; les hommes qu'il aime le suivent avec l'affection et l'admiration qu'imposent sa vibrante parole et son exceptionnelle bravoure.

Le 31 août 1914, il les entraîne à l'attaque et tombe gravement atteint. La Croix de la Légion d'Honneur lui est décernée sur le champ de bataille et sa blessure, qui lui fait connaître des heures de souffrance ne peut abattre son enthousiasme et sa foi.

A peine guéri, il entre dans l'aviation, et là faisant preuve de la plus inoubliable audace, il semble trouver l'élément pour lequel il était créé, et devient un pilote de chasse redoutable. Il abat successivement sept avions ennemis, et sa poitrine porte la Croix de Guerre à dix palmes. La gloire qui l'a frôlé, s'est embellie de sa modestie et de sa générosité.

Il y a quelques jours à peine, sur ce nouveau front, où se sont brisées les ambitions allemandes, au-delà de leurs lignes qu'écrase une formidable canonnade, il vole près des avions de réglage, qu'il protège de son aile puissante et souple. Soudain quatre avions de combat ennemis l'attaquent : il fait face, tournoie quelques minutes, et tombe la gorge percée d'une balle. De sa main défaillante, il dirige encore son appareil, et vient mourir en terre française ; tout près de ces tranchées dont il était la sauvegarde, étreignant ce sol qui a vu sa triomphante défaite.

Mon bien cher ami ; tu es mort jeune et sans tache. Dors en paix ; Dieu te garde une place glorieuse là où sont les soldats au cœur généreux morts pour la Patrie.

Ta famille désolée, où la gloire est héréditaire, pleure de te voir partir, mais elle est fière de ton sacrifice.

Les cigognes douloureuses qui ont si souvent volé près de toi, sont venues te dire adieu. Déjà quinze d'entre elles t'ont précédé dans la tombe, et t'attendent là-haut, plus nombreuses que nous. Dis-leur que nous ne faillirons pas à la tâche, que nous continuerons, dans le ciel où maintenant tu reposes, à monter une garde sacrée ; dis-leur de bénir nos vols et de nous laisser parmi elles une place quand notre tour viendra. »

# Maurice Bovet

Maurice Bovet est né à Guelma le 17 novembre 1895 dans une famille suisse arrivée en Algérie vers 1860.

Il est engagé volontaire dans la Cavalerie. En 1916, il devient officier-pilote commandant l'escadrille BR 123. Sa brillante conduite lui fait mériter sept citations, la Croix de Guerre et la Légion d'Honneur.

Ayant fait de bonnes études jusqu'en mathématiques supérieures, il est à même d'assimiler toutes les techniques qui apparaissent, il se lance dans les sports mécaniques.

Dès la naissance de l'aviation de tourisme en 1930, il met ses capacités et ses connaissances au service de l'Aéro-club de Constantine tout en déployant son activité sur la propriété familiale de Ras-el-Akba, sur la commune d'Oued-Zenati dont il deviendra le maire avant d'être remobilisé en 1939.

*Escadrille BR 123*

Moreau-Berillon

Jean Bovet

Jean Bovet

Jean Bovet

▲ *Maurice Bovet et son mittrailleur-observateur à l'arrière, dans un Breguet 14 de l'escadrille Br 123*

*Ci-contre : Maurice Bovet photographié à 6 500 mètres d'altitude par son observateur pendant l'offensive de la Somme en mai 1918*

▼ *L'escadrille Br 123 en Champagne en 1918, prête au départ pour un bombardement*

Jean Bovet

Jean Bovet

# Maurice Boyau

Maurice Boyau est né le 8 mai 1888 à Mustapha (Alger). Il quitte l'Algérie en 1907 pour venir s'installer à Dax. Mortellement atteint en combat aérien le 16 septembre 1918 à Mars-de-la-Tour (Meurthe-et-Moselle) après avoir obtenu 35 victoires aériennes (5ème rang national).

Maurice Boyau, avant de devenir pilote militaire, a connu la célébrité comme joueur de rugby au Stade bordelais et à l'US Dax dont le stade porte actuellement son nom. Une statue est érigée en son honneur à Dax.

(Caricature de l'adjudant Sardier.)

Eugène Fauché

*L'ESCADRILLE DE BOYAU.*

*De gauche à droite : sergent de Laubié (disparu, 1 Boche), adjudant Guerrier (4 Boches), lieutenant Sardier (as aux 13 Boches), sous-lieutenant Boyau (disparu, 35 Boches), capitaine Decoin, chef de l'escadrille (4 Boches), sergents Géhin (disparu, 3 Boches) et Mévius (disparu, 1 Boche).*

*BOYAU, MARÉCHAL DES LOGIS*

*Boyau avait commencé sa carrière militaire dans le train des équipages, mais avait vite demandé à passer dans l'aviation.*

# BOYAU DISPARU

## HOMMAGE A BOYAU

### PAR LE LIEUTENANT SARDIER

Vous me demandez de vous parler de notre cher Maurice. Je le fais de grand cœur, car nous étions liés intimement par deux ans d'escadrille pendant lesquels nous avions vécu ensemble de nombreuses heures de combats, de dangers et aussi de victoires.

On a vanté, certes à juste titre, sa magnifique bravoure, recherchant sans cesse la bataille même très inégale, et ses qualités extraordinaires d'athlète, mais je ne crains pas d'admirer le plus en lui sa simplicité souriante et son dévouement à autrui.

Pendant ces deux ans de glorieux séjour à la 77 dont il était réellement l'âme, il s'est plu à exécuter les missions les plus dangereuses et les plus ingrates avec la même gaieté et le même cran irrésistible. Il entraînait nos jeunes camarades de toute sa science du combat et les enflammait de son ardente foi patriotique.

Je me rappellerai toute ma vie le jour de son atterrissage chez les Boches. Nous étions allés à trois, avec Rebourg, photographier Sarrebourg à 2 500 mètres. En revenant, Maurice voit devant lui une belle saucisse nous narguant au bout de son fil. Il n'hésite pas une seconde, pique à toute allure et transforme aussitôt le drachen en feu d'artifices. Mais je le vois piquer toujours, spiraler et je le perds enfin au ras du sol.

Fou de rage et de peine, je rentre au terrain où la consternation devient générale. Quelques minutes après, Maurice lui-même nous téléphonait de Lunéville. Il avait pu remettre sa pression et repartir au nez des Boches ahuris.

Je l'ai vu depuis dans maintes circonstances où tout semblait perdu, revenir triomphant, mais criblé de balles. Je croyais bien Maurice invincible et j'étais persuadé que sa bravoure téméraire et son adresse stupéfiante lui permettraient de continuer sa triomphale carrière.

Hélas ! une de ces balles de terre qu'il dédaignait entre toutes, mais, contre lesquelles il ne pouvait rien, l'a arrêté net.

Malgré tout, j'espère encore !

Mais sa disparition coûtera cher à ces maudits Boches, car Maurice est un de ceux qui n'ont pas d'égal et qu'on ne remplace jamais !

Son souvenir restera comme celui de Guynemer.

Lieutenant SARDIER.

La Gazette

Groupe Régional
**Midi-Pyrénées**

# CEUX DE 14-18

**Pierre Jarrige**

Janvier. 2016

3AF
La Société Savante
de l'Aéronautique et de l'Espace
Midi-Pyrénées

ISAE - SUPAERO
Bureau 02-034
10, avenue Edouard Belin
31400 Toulouse

Téléphone : 05 62 17 52 80
Messagerie : aaaf-mp@sfr.fr
Site : www.3af-mp.fr

# La Guerre Aérienne Illustrée

REVUE HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE JEUDI

RÉDACTEUR EN CHEF : Jacques MORTANE

Abonnements : France et Colonies françaises : Un an, 30 fr. ; Six mois, 16 fr. — Étranger : Un an, 34 fr. ; Six mois, 18 fr.

ADMINISTRATION ET RÉDACTION : 30, rue de Provence, PARIS. Téléphone : Bergère 39-61. 39-62. - MAGASIN DE VENTE : 13, rue Rossini, PARIS



Copyright by *L'Edition Française Illustrée*, Paris, 1918.

*BOYAU FÉLICITÉ APRÈS UN TRIPLÉ*

*Le sous-lieutenant Boyau, médaillé militaire, officier de la Légion d'honneur, as aux 35 victoires, après avoir conquis la célébrité dans le sport, était devenu l'une des gloires les plus nobles de notre aviation. Depuis la disparition de Guynemer, nulle perte ne pouvait être plus sensible à ceux qui admirent l'héroïsme et vénèrent les héros. Boyau était parmi les plus grands. A toutes les qualités du soldat, il joignait un caractère d'élite, un cœur de bonté. Et tous ceux qui le connaissaient le pleurent, tout en espérant encore.*

# La Guerre Aérienne Illustrée

ABONNEMENTS :
France et Colonies françaises :
Un AN, 30 fr. ; SIX MOIS, 16 fr.

REVUE HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE JEUDI

RÉDACTEUR EN CHEF : JACQUES MORTANE

ABONNEMENTS
Étranger :
Un AN, 34 fr. ; SIX MOIS, 18 fr.

ADMINISTRATION ET RÉDACTION : 30, rue de Provence, PARIS. - Téléphone : Bergère 39-61, 39-62 - MAGASIN DE VENTE : 13, rue Rossini, PARIS


Copyright by *L'Édition Française Illustrée*, Paris, 1918.

*BOYAU, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR*

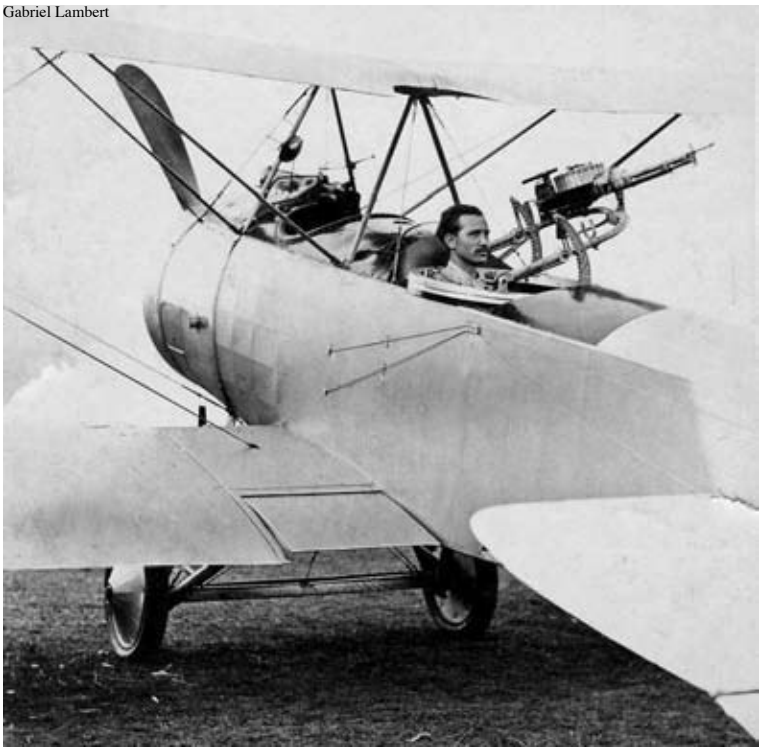
*Figure légendaire dans le sport comme dans l'aviation, le sous-lieutenant Boyau incarne, avec la plus grande noblesse, le type du héros dont le courage, la modestie, la loyauté sont les principales caractéristiques. Il semble sorti d'un roman de cape et d'épée. Il est, peut-on dire, « du meilleur Alexandre Dumas ». Tout en lui inspire la sympathie et le respect, son physique comme son moral. Aussi est-ce avec une joie réelle que tous ses admirateurs ont appris que l'as aux trente-et-une victoires, dont dix-huit sur des drachens avait été promu officier de la Légion d'Honneur.*

# Jean Croisé

Jean croisé est né en 1893 à Bouzaréah, il a fait la guerre comme mécanicien-observateur à l'escadrille 207. Ci-contre : Il est dans un Sopwith 1 1/2 *Strutter*

Gabriel Lambert

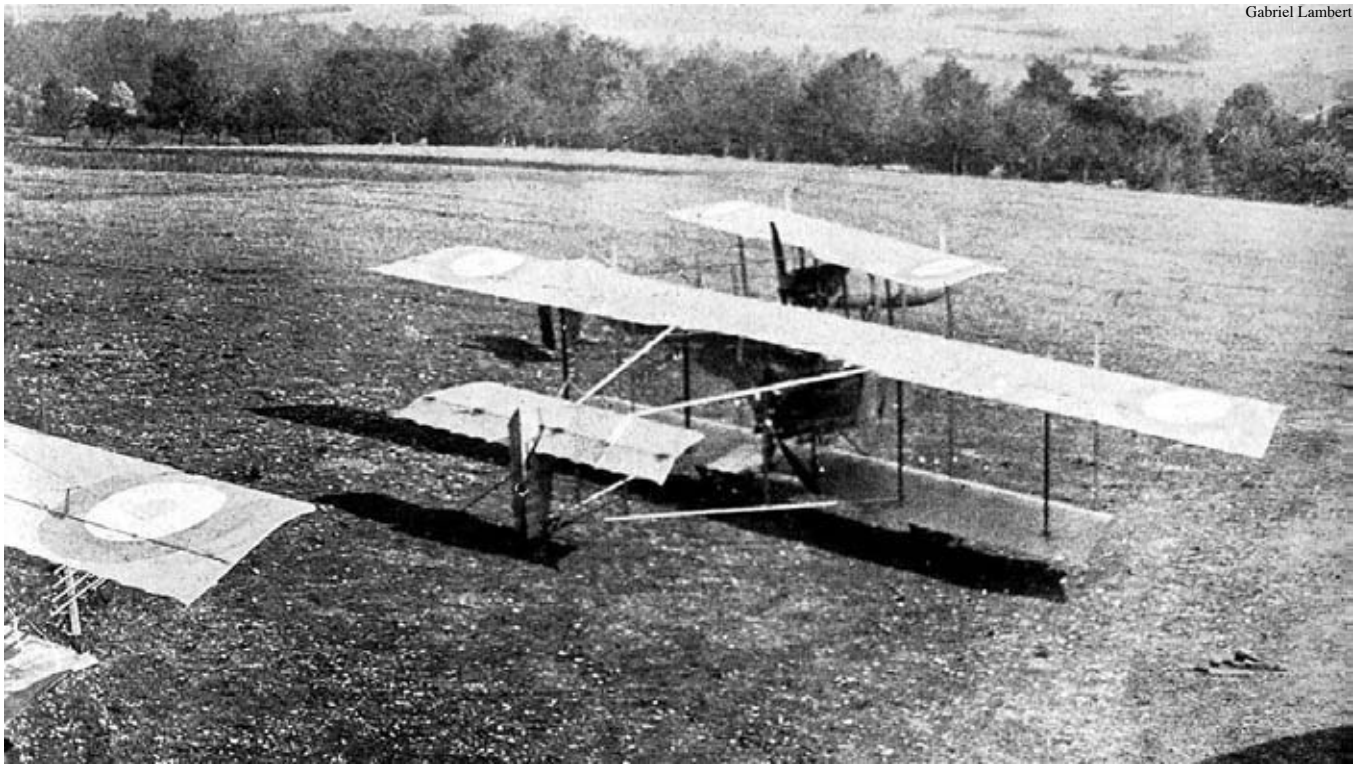
Gabriel Lambert



▼ *L'escadrille 207 à l'auberge Devernois, Jean Croisé à droite et au centre, avec un képi, Fayol, de Saint-Eugène*

Gabriel Lambert

Gabriel Lambert



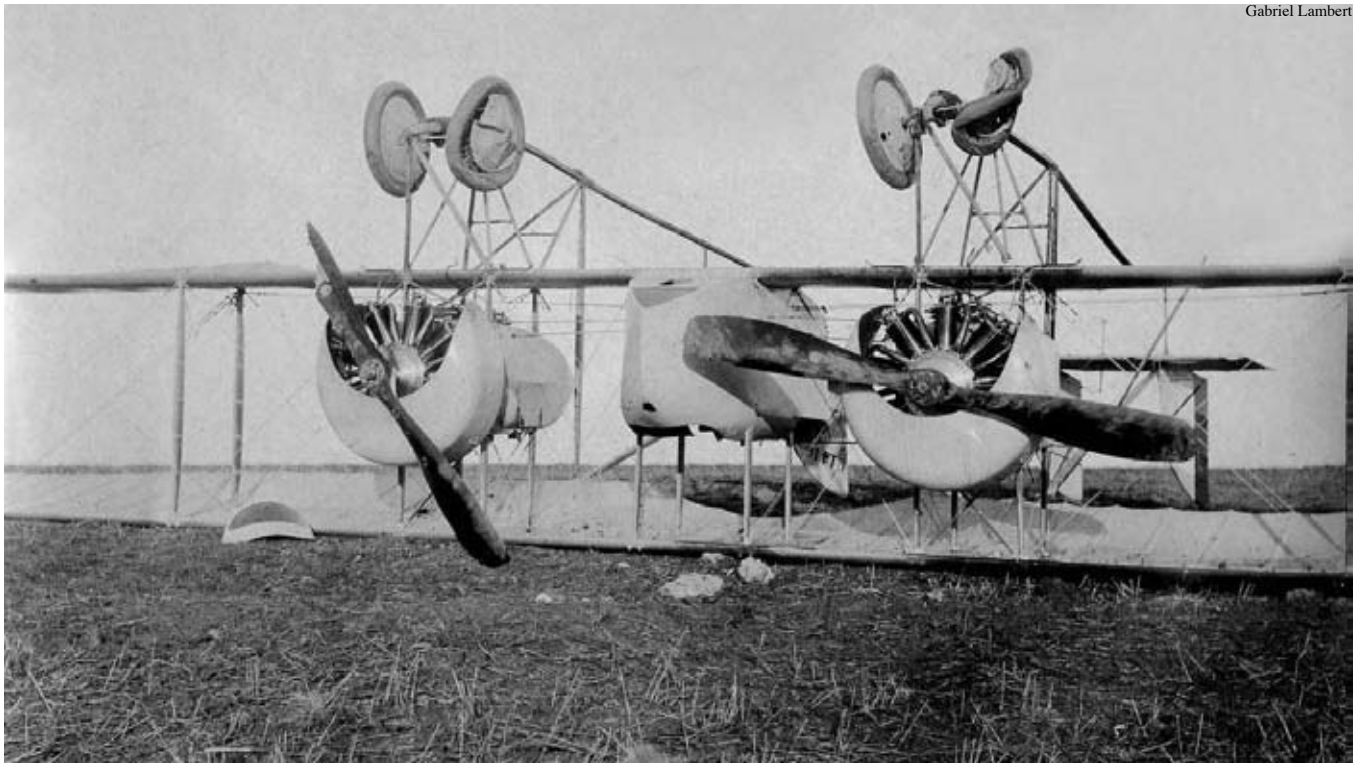
▲ *Farman F 40*

Gabriel Lambert

*Ci-contre : Jean Croisé dans sa «chambre» à l'auberge Devernois*

▼ *Caudron G.4*

Gabriel Lambert



# Emile Ducommun

Arm. Act.

Nom Ducommun

Prénoms Emile - Henri

Grade Sl tt 15-4-16 le

Recrutement Constantine N° M^le au Recrut^t :

Classe 1913 N° M^le au 2e Groupe d'Aviation

Engagé / Appelé le 3 Août 1914 au 7e Régt Artill. à pied Dijon

Passé à l'Aviation le 8/3/1917 en qualité de Obs

Emploi à l'Aviation Division Obs

Venu de 108e Art. à P. 8e Bie 11e 108 le 8/3/17

Né le 11 Sept 1893 à Sétif / Algérie Dépt / Annexe Merlin

Célibataire, marié, veuf, divorcé, père de garçons et filles

Profession avant la mobilisation Etudiant en Droit

Diverses mutations depuis la Mobilisation :

7e Groupe Artillerie à pied.
5e Artillerie à pied
108 Artillerie Lourde.

Décorations { Chevalier / Officier } Légion d'honneur, Médaille Militaire, Croix de guerre, Coloniale.

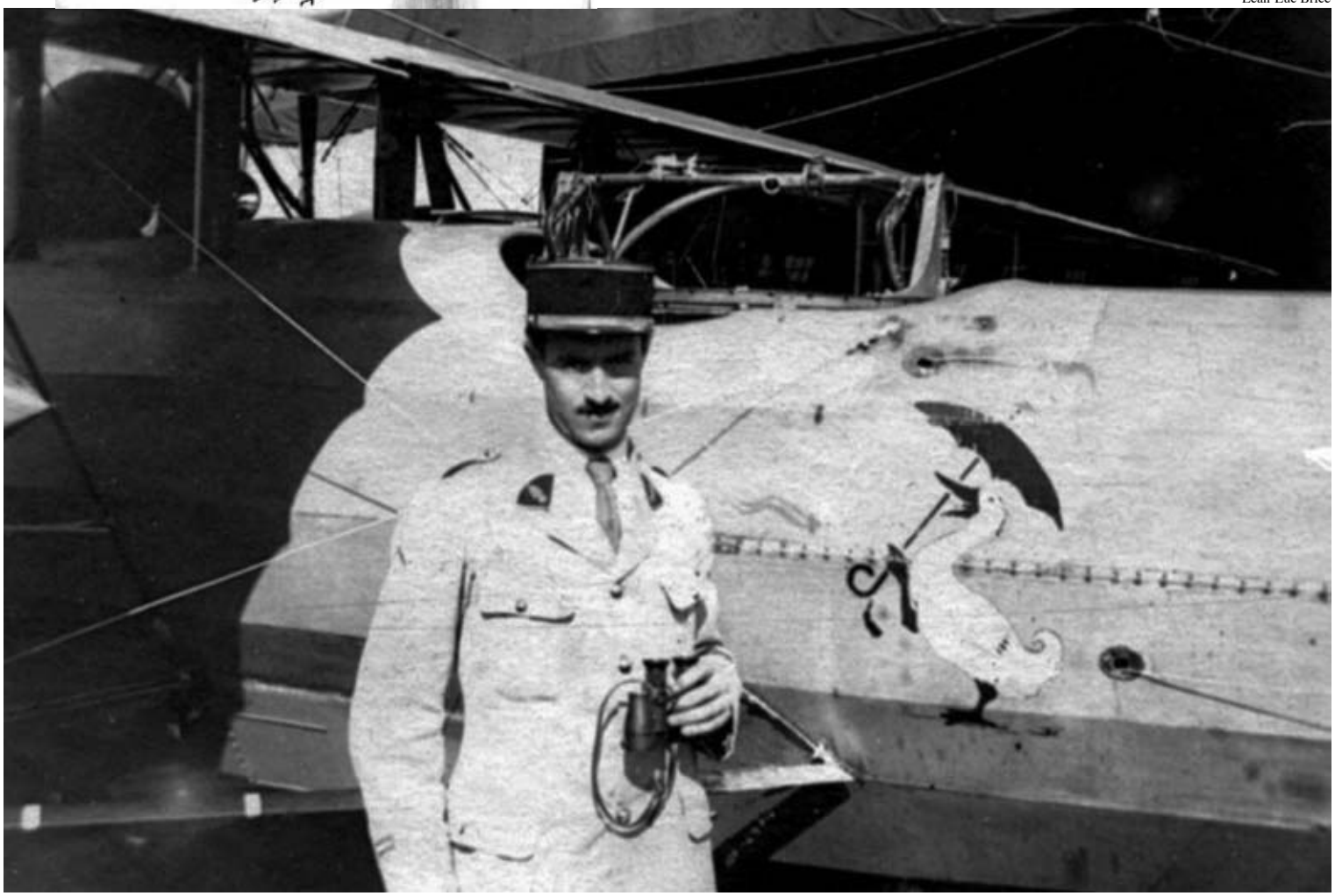
Citations Régimentaire 5-7-1916

Signature :

Lean-Luc Brice

*Emile Ducommun, né le 11 septembre 1893 à Sétif,*

Lean-Luc Brice



# Récit d'Emile Ducommun (Recueilli par Jean-Luc Brice)

L'Aviation se divisait alors surtout en deux : Il y avait les rampants, administratifs, mécaniciens, ordonnances, manœuvres, et les navigants, pilotes et observateurs, bien plus tard : mitrailleurs, bombardiers, navigateurs et radios.

Moi, j'y fus détaché comme observateur d'artillerie, en principe pour y travailler en priorité avec le 102ème régiment d'artillerie lourde. Je devais rejoindre Le Plessis Belleville, près du Bourget où fonctionnait un cours pour les observateurs. J'y fus dans les premiers jours de février 1917.

En deux ou trois semaines et 7 heures de vol, sur des « coucous » invraisemblables, on nous inculquait quelques rudiments de ce que devait savoir un observateur, appareils photos, mitrailleuses, émetteur radio à étincelles, technique du réglage d'artillerie etc. C'était l'époque où les chasseurs s'appelaient Georges Guynemer et Von Richthoffen, dit le *Baron Rouge*, totalisant des dizaines de victoires. Et je fus l'un de ces gibiers des *Damiers de Richthoffen* au début de juin 1917, à peine trois mois après avoir commencé à voler.

Cette guerre il fallait la faire, toujours tout seul, ou à deux. Mais l'observateur était seul responsable de la mission, seul devant sa conscience, son courage ou sa peur, sa chance et son savoir. Mais nous avions aussi un deuxième ennemi, tout aussi terrible que l'homme : le matériel et ses défaillances, qui ont plus que doublé nos pertes.

L'aventure commençait quand les mécaniciens tiraient à eux les cales des roues. Personne n'était assuré de passer la journée intact. Et je ne peux passer sous silence les pièges et dangers de toute sorte, en provenance de l'air, notre élément, avec ses colères, le vent nous dérivant, les bourrasques et les trous d'air, les nuages, la pluie, le brouillard etc. Notre vitesse dans l'air était de l'ordre de 100 à 120 km/h, du même ordre de grandeur que la vitesse du vent.

Ajoutez à cela tous les aléas d'une navigation à vue, sans la moindre aide radio ou terrestre, avec une mauvaise boussole jamais compensée et des cartes quasiment impossibles à manier dans nos habitacles surventés, où nous avions à peine la place de bouger, engoncés dans des combinaisons doublées de peaux de lapin, chauffantes ou non, de gros gants, des passe-montagnes, des serre-têtes avec des lunettes toujours pleines de buée.

Chacune de ces missions durait cinq heures et nous fatiguait tant que nous avions besoin d'un repos de près de 24 heures pour récupérer.

Les cours d'observateur duraient à peine quinze jours. Mon premier vol s'effectua sur un vieux Voisin, pour voir si je n'avais ni vertige, ni mal de mer. Puis ce fut un rapide dégrossissage sur la lecture des cartes, le matériel photographique, le matériel de transmission, le mécanisme des réglages d'artillerie, les mitrailleuses, le fonctionnement succinct des moteurs et des avions etc. et à peine 10 heures de vol.

Ce cours terminé après quelques interrogations de principe, je me vis affecté, comme observateur d'artillerie du 102ème régiment d'artillerie lourde, à l'escadrille C220 (Caudron 220) quelque part dans l'Aisne, sur le terrain de La Cense, face au Chemin-des-Dames que je rejoignis en début mars, j'avais 23 ans et demi.

Nos petits Caudron G4, sans fuselage, biplans, bimoteurs avec deux 80 chevaux rotatifs Gnome et Rhône, remplacèrent quelques biplaces Morane-parasol qui équipaient auparavant l'escadrille. Notre insigne, le canard au parasol, en dérivait.

Après avoir été blessé, à mon retour de convalescence je retrouvais ma chère C 220 pour la quitter au bout de quelques semaines. Etant observateur du 102ème régiment d'artillerie lourde et celui-ci opérant à cette époque dans le Nord, je fus envoyé pour le suivre et affecté successivement à deux escadrilles, la C 53 et la F 201.

À peine retourné dans le Nord, je fus rappelé par la direction de l'Artillerie, à Fontainebleau, pour y suivre des cours de perfectionnement, pendant trois mois, au cours de l'hiver 1917-18.

J'obtins d'être affecté, à la sortie, comme observateur d'escadrille, à la C 220, assuré cette fois de ne plus la quitter. Je fus nommé, fait très rare, lieutenant au choix, un mois avant le 16 avril 1918, date à laquelle je serais passé automatiquement à deux galons, à l'ancienneté.

Avec quelle joie je retrouvais ma vieille C 220, devenue BR 220 (Breguet 220) équipée des meilleurs avions biplace de l'époque, le fameux Breguet 14 qui aida puissamment l'aviation française à surclasser l'aviation allemande et à gagner la guerre.

# Eugène Fauché

Eugène Fauché est né le 8 avril 1897 à Zéraïa (Constantine).

Il est tout d'abord mécanicien au Parc 10, puis mécanicien-mitrailleur aux escadrilles SPA 77, Ni 91 et HD 174.

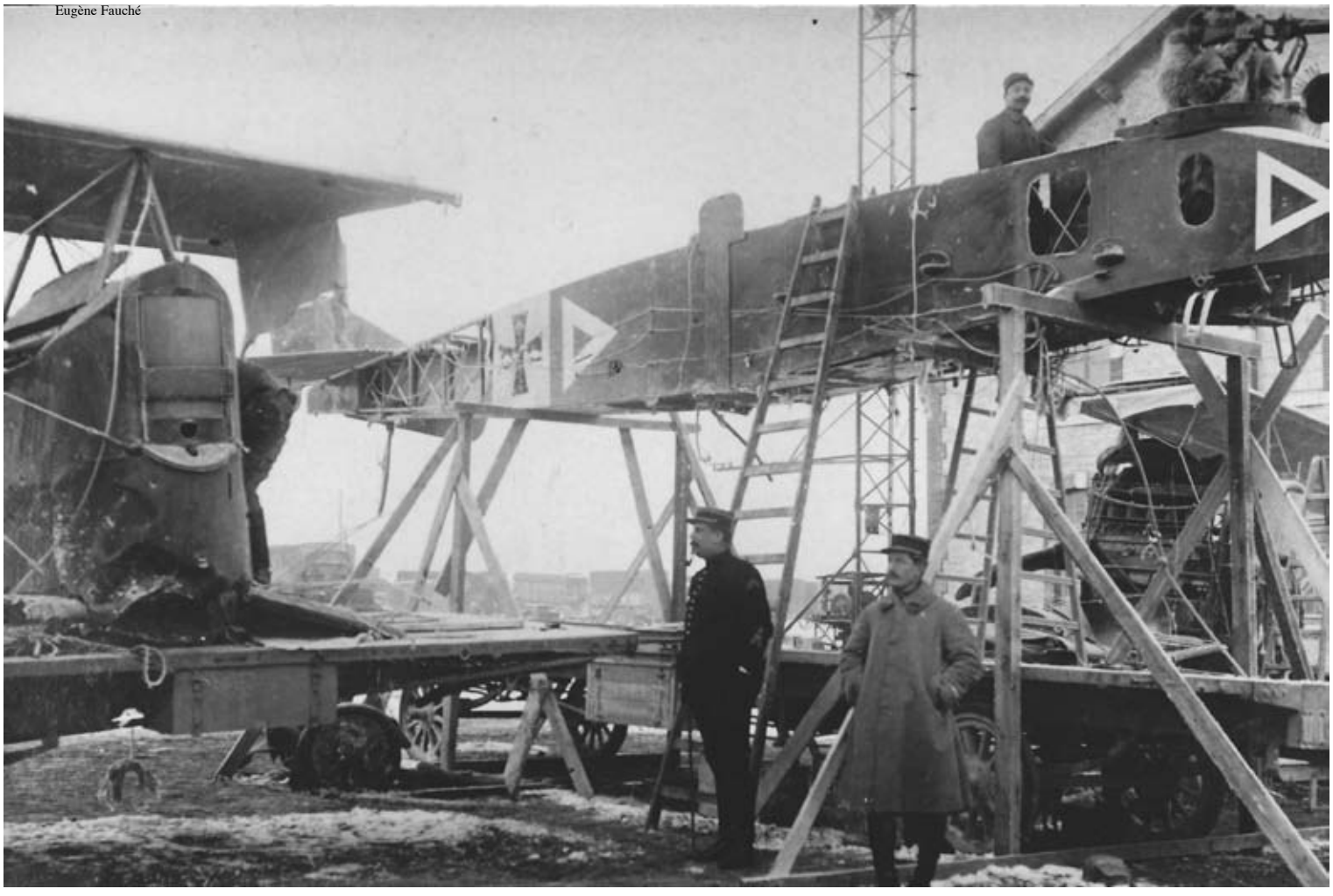
Devenu garagiste près la guerre, il s'occupera très activement de l'Aéro-club de Djidjelli.

Eugène Fauché

*Ci-contre : Eugène Fauché, au centre, mécanicien-mitrailleur, devant un Hanriot-Dupont HD 3 de l'escadrille HD 174*

▼ *Récupération d'avions allemands au Parc 10*

Eugène Fauché



Eugène Fauché

▲ *Eugène Fauché et son pilote Antoine Baylé, à l'escadrille Ni 91*

Eugène Fauché

*Ci-contre : Le pilote Ploquin au retour d'un mitraillage de Zeppelin*

▼ *L'escadrille Ni 91 équipée de Nieuport*

Eugène Fauché

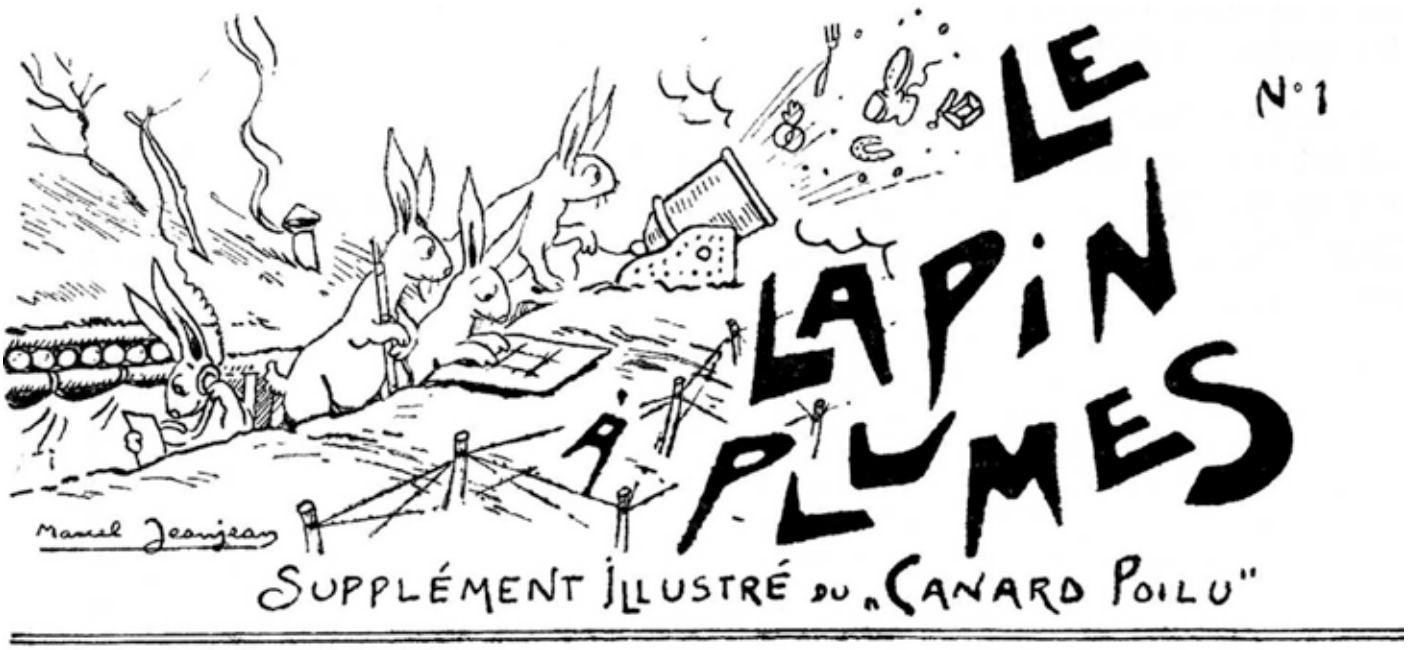
# Marcel Jeanjean

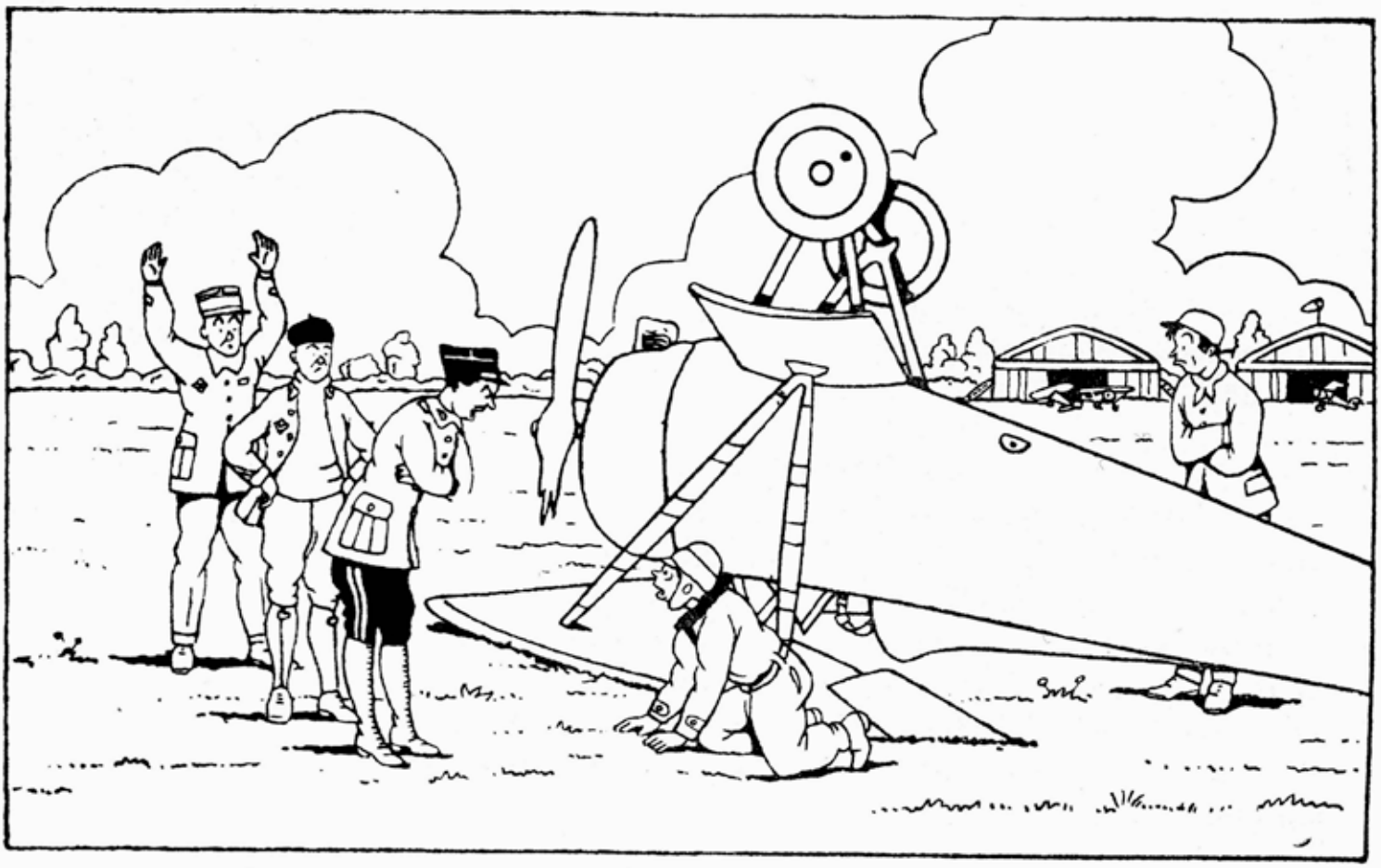
Marcel Jeanjean est né en 1892 à Sète puis se retrouve à Tébessa où son père était postier avant d'être muté à Aïn-Beida puis Relizane.

Mobilisé en 1914 dans l'infanterie, il connaît les tranchées, où son talent de dessinateur s'exprime dans un journal, *Le Canard poilu*. Puis il demande à servir dans l'aviation et devient pilote de reconnaissance en 1917. Il croque la vie quotidienne de son escadrille sur des carnets dont il tirera l'excellent album : *Sous les cocardes* publié en 1919. Il est l'auteur du dessin de la première page.

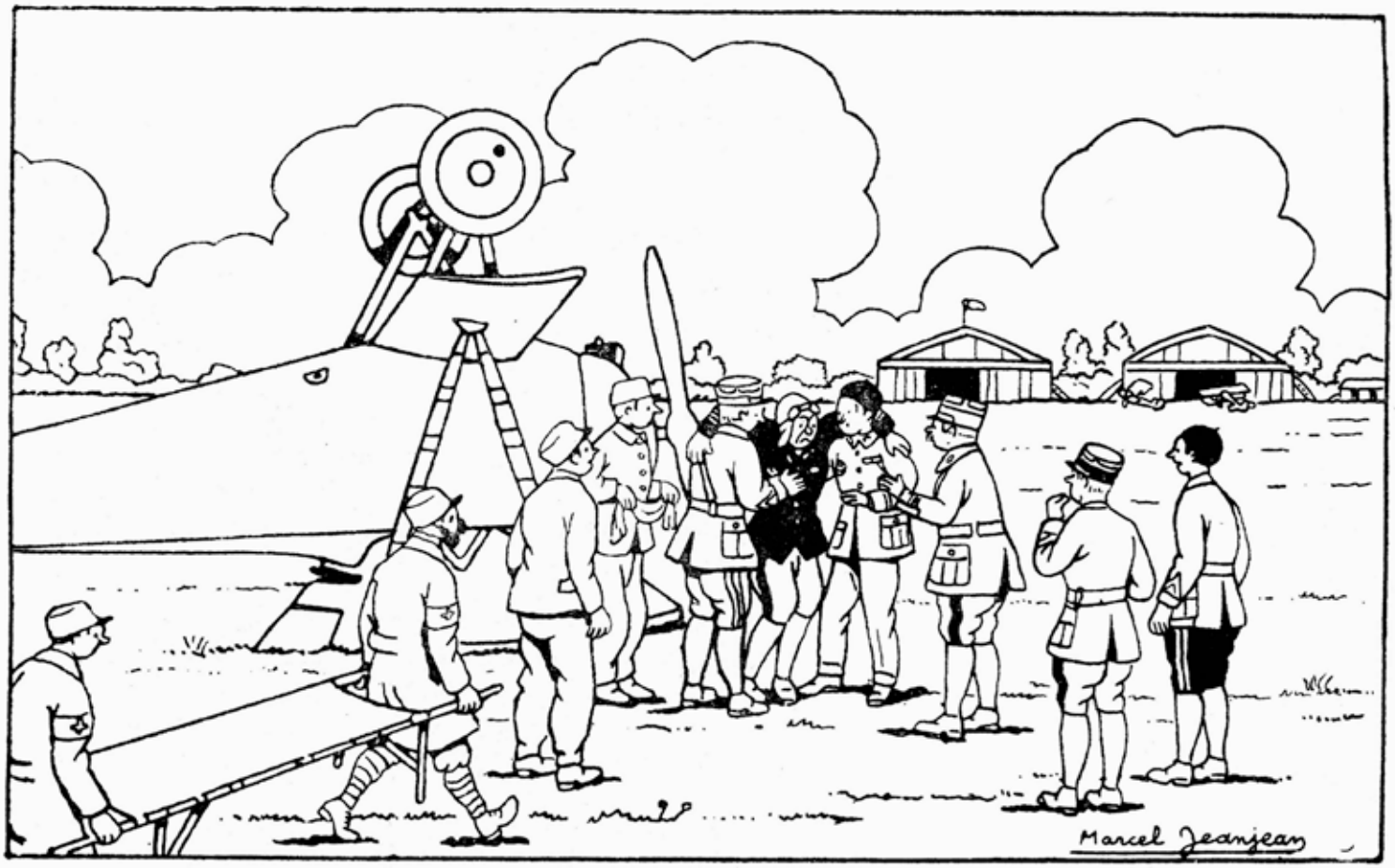
Nommé peintre officiel de l'Air, Jeanjean continuera une activité parallèle d'illustrateur pour des publications civiles, en grande partie destinées à la jeunesse (*Les Aventures de Tique et Toque* dans *Pierrot Magazine*, *Fondation de la Jeunesse nouvelle*, *Le Sourire* etc.). Sa carrière d'illustrateur sera tout du long influencée par son goût pour les avions en particulier et pour les machines (dirigeables, chars, navires). Elles tiennent une place de choix dans *Les aventures de Fricasson* publié en 1926. Les aventures de ce jeune globe-trotter accompagné de son chien précèdent de quatre années les premières aventures du *Tintin* de Hergé.

Il illustre aussi les œuvres de Raoul Mortier, François Villon, Léopold Senghor etc, ainsi que des documents publicitaires, des objets et des ouvrages sur la défense passive.





*Le Capotage du Caporal*




*Le Capotage du Capitaine*

# Jean Jonnard

Sixième Année. – N° 255. 50 Centimes Jeudi 6 Mai 1926.

LES AILES

JOURNAL HEBDOMADAIRE DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE

Rédacteur en chef : Georges HOUARD

Rédaction, Administration : 40, Quai des Célestins, Paris IV^e^

TÉLÉPHONE : ARCHIVES 60-48 — CHÈQUES POSTAUX : PARIS 443-43

Abonnements d'un an : France : 18 fr. — Union postale : 26 fr. — Autres pays : 30 fr.

Organe Officiel du C.F.P.A.A

## UNE AILE S'EST FERMÉE

## Jean Jonnart

On a dit — *Les Ailes* ont dit — l'accident navrant qui, il y a quelques semaines, a coûté la vie au chef du centre d'entraînement de Marignane, Jean Jonnart et au pilote qui l'accompagnait Decanis. Ce que l'on n'a pas suffisamment dit, c'est qu'en la personne de Jean Jonnart, l'aviation perdait un de ses meilleurs et plus fidèles serviteurs et que la mort de ce serviteur admirable constituait pour elle une dure et douloureuse épreuve.

Jean Jonnart était né à Alger le 3 novembre 1896. Membre très actif de nombreux groupements sportifs, il n'hésita pas, dès le début de la guerre, à contracter un engagement volontaire. Incorporé le 26 novembre 1914 au 3^e^ Chasseurs d'Afrique, il fait campagne dans le Sud-Tunisien, puis en Tripolitaine. Il prend part notamment à l'expédition de Dehibab d'où il revient avec la Médaille Militaire et la croix du Nicham-Iftikar.

Il demande alors à passer dans l'aviation ; sa demande est agréée. Il quitte l'Afrique du Nord pour aller, en juin 1916, à l'École d'Ambérieu où le 3 novembre 1916 — il a alors vingt ans, jour pour jour — il passe son brevet militaire (n° 4.945) de pilote-aviateur.

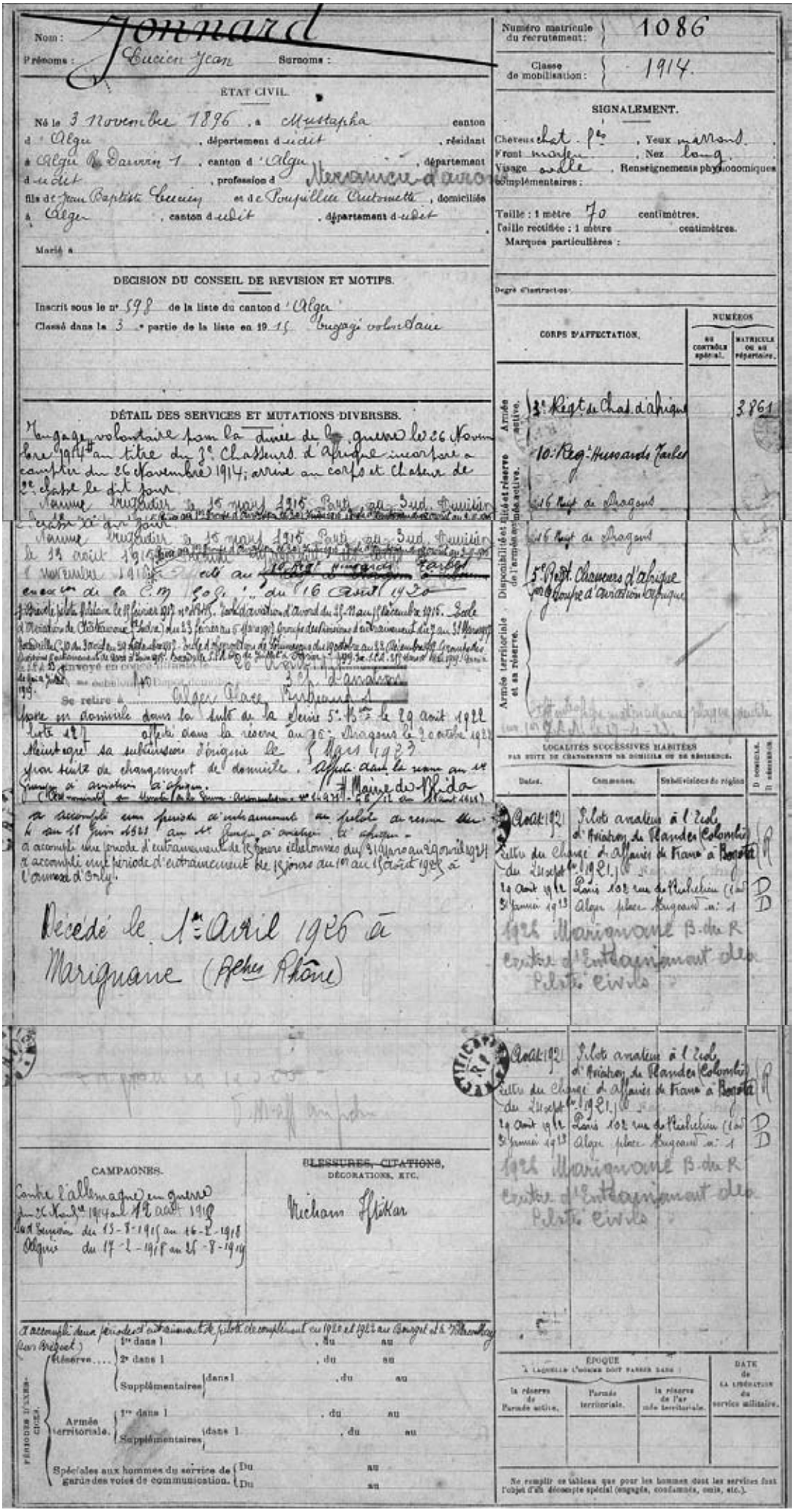
Le 1^er^ avril 1917, il part au front où il devait rester jusqu'à la fin des hostilités. Successivement, il passe aux escadrilles C 10, SPA 64 et SPA 53. Il est blessé deux fois, dont une fois très grièvement.

Deux citations viennent récompenser son indéfectible entrain ; la première est à l'Ordre de la Division :

« Excellent pilote, d'un entrain et d'un « sang-froid remarquables, gravement blessé « le 6 juillet 1917 au cours d'un vol de liaison « avec l'Infanterie ».

Le journal *Les Ailes* commet une faute d'orthographe sur la dernière lettre du nom de Jean Jonnard, homophone de Charles Jonnart, gouverneur général de l'Algérie de mai 1902 à mai 1911.

*Documents communiqués par Jean Fornal et Martine Feaugas*.



Nom : Tonnard

Prénoms : Lucien Jean Surnoms :

Numéro matricule du recrutement : 1086

Classe de mobilisation : 1914.

ÉTAT CIVIL.

Né le 3 Novembre 1896 à Mustapha canton d' Alger, département d'icdit, résidant à Alger R. Darwin 1, canton d' Alger, département d'icdit, profession d' Nervurier d'aviation fils de Jean Baptiste Lucien et de Pompillie Clotomette, domicilié à Alger, canton d'icdit, département d'icdet

Marié à

SIGNALEMENT.

Cheveux chat. Pc, Yeux marron. Front moyen, Nez long. Visage ovale, Renseignements physionomiques complémentaires :

Taille : 1 mètre 70 centimètres. Taille rectifiée : 1 mètre centimètres. Marques particulières :

Degré d'instruction :

DÉCISION DU CONSEIL DE RÉVISION ET MOTIFS.

Inscrit sous le n° 598 de la liste du canton d' Alger

Classé dans la 3e partie de la liste en 1915 engagé volontaire

DÉTAIL DES SERVICES ET MUTATIONS DIVERSES.

Engagé volontaire pour la durée de la guerre le 26 Novembre 1914 au titre du 3e Chasseurs d'Afrique incorporé à compter du 26 Novembre 1914; arrivé au corps et Chasseur de 2e classe le dit jour.

Rentre Instructeur le 15 mars 1915 Part au 3e Sud. Devient Caporal le 1er juin

Nommé Maréchal des logis le 1er août 1915 Passé au 16e Chasseurs d'Afrique le 1er Novembre 1915 et au 16e Régt de Dragons en exécution de la D.M. 30 G. du 16 Août 1920

Se retire à Alger Place Bugeaud

Inscrit maritime dans la 1ère Section du Quartier d'Alger le 29 août 1922 Rayé définitivement de la liste le 1er Janvier 1923 n° 2845 Inscrit provisoirement à Alger le 29 août 1922 Rayé définitivement de la liste le 1er Janvier 1923 n° 2845

a accompli une période d'entrainement au pilotage du 11 Juin 1923 au 11 Juillet 1923 au Camp d'aviation de Cuers

a accompli une période d'entrainement de 15 jours effectuée du 31 Mars au 14 Avril 1924

a accompli une période d'entrainement de 15 jours du 1er au 15 Août 1924 à l'aviation d'Orly.

Décédé le 1er Avril 1926 à Marignane (Bches Rhône)

| CORPS D'AFFECTATION. | NUMÉROS au CONTRÔLE spécial. | NUMÉROS MATRICULE ou au répertoire. |
|---|---|---|
| Armée active. 3e Régt de Chas. d'Afrique | | 3861 |
| 10e Reg't Hussards Tarbes | | |
| 16e Régt de Dragons | | |
| Disponibilité et 1re réserve de l'armée active. 16e Régt de Dragons | | |
| 5e Régt. Chasseurs d'Afrique 3e Escadre d'Aviation Afrique | | |
| Armée territoriale et sa réserve. | | |

| LOCALITÉS SUCCESSIVES HABITÉES PAR SUITE DE CHANGEMENTS DE DOMICILE OU DE RÉSIDENCE. Dates. | Communes. | Subdivisions de région | D. domicile D. résidence |
|---|---|---|---|
| Août 1921 | Pilote aviateur à l'Ecole d'Aviation de Blandes Colombier | | |
| Lettre du Chargé d'affaires de France à Bogota du 2 Sept 1921 | | | |
| 29 Août 1922 | Paris 102 rue de Richelieu (1er) | | D |
| 5 Janvier 1923 | Alger place Bugeaud n° 1 | | D |
| 1924 Marignane B. du R. Centre d'Entraînement des Pilotes civils | | | |

CAMPAGNES.

Contre l'Allemagne en Guerre du 26 Nov 1914 au 11 août 1918

Sud Tunisien du 15-3-1915 au 16-8-1918

Algérie du 17-8-1918 au 25-8-1919

BLESSURES, CITATIONS, DÉCORATIONS, ETC.

Médaille Militaire

A accompli deux périodes d'entrainement de pilote de complément en 1922 et 1923 au Bourget et à Villacoublay (Seine)

PÉRIODES D'EXERCICES (Par Brevet)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Réserve | 1re dans l | | du | au |
| | 2e dans l | | du | au |
| | Supplémentaires | dans l | du | au |
| Armée territoriale | 1re dans l | | du | au |
| | Supplémentaires | dans l | du | au |
| Spéciales aux hommes du service de garde des voies de communication | Du | | | au |
| | Du | | | au |

| ÉPOQUE À LAQUELLE L'HOMME DOIT PASSER DANS : la réserve de l'armée active. | la Armée territoriale. | la réserve de l'armée territoriale. | DATE de LA LIBÉRATION du service militaire. |
|---|---|---|---|
| | | | |

Ne remplir ce tableau que pour les hommes dont les services font l'objet d'un décompte spécial (engagés, condamnés, omis, etc.).

# Francis Kermina (par le *Souvenir Français* - Haguenau)

Le 4 janvier 1918, à 4 h du matin, un avion revenant d'une mission de bombardement de nuit sur le secteur de Mannheim-Ludwigshafen, tente un atterrissage de fortune près de la gare de Surbourg et capote en heurtant une ligne électrique à haute tension. La dépouille du pilote, ramenée à Haguenau, est inhumée au cimetière Saint-Georges. Sur la tombe est placée une plaque portant les initiales F.K., qui se trouvaient sur un mouchoir trouvé sur le jeune aviateur.

Vers la fin de la guerre, Louis Eichinger, le responsable local du *Souvenir Français*, apprend qu'il s'agit en fait du lieutenant Francis Kermina, né le 14 juillet 1893 à Mostaganem. On porta alors sur la tombe le nom complet et un service funèbre fut célébré à sa mémoire le 4 janvier 1919, en l'église Saint-Georges, en présence de la famille.

Par la suite, cette dernière fit ériger un monument sur la tombe. En décembre 1922, la famille Kermina fait exhumer le corps du lieutenant pour le déplacer dans la région parisienne. Un an plus tard, le 11 novembre 1923, au cimetière militaire de Saint-Georges, Louis Eichinger remettait solennellement à la ville de Haguenau le monument, une croix sur un haut socle, érigé en l'honneur des soldats français et alliés reposant dans ce cimetière, et spécialement en souvenir de l'aviateur Francis Kermina.

**Une *Fondation* pour les écoliers de Haguenau :**

La famille du lieutenant Kermina était aisée. Dès le début de l'année 1919, elle adresse au maire de Haguenau une somme de 1 000 francs pour trente prix à répartir « *entre les jeunes écoliers de Haguenau les plus méritants, ayant fait depuis l'armistice le plus de progrès dans la langue française* ». En octobre 1919, arrive une somme supplémentaire de 5 000 francs, destinée à être employée dans le même but. Le 22 décembre, à la salle de la Douane, 210 élèves reçoivent des prix. Cette *Fondation Kermina* a existé jusqu'en 1939 : Une somme de 1 000 francs (900 à partir de 1936) apparaît chaque année dans le budget de la ville.

Mairie d'Haguenau

*Le monument à Haguenau*

En 1942, le fossoyeur Aloyse Mayer reçoit des Allemands l'ordre de démolir le monument Kermina. Pour lui, il n'était pas question de trahir les liens unissant la famille Kermina à la ville de Haguenau. Pendant toute une nuit, il démonte le monument pierre par pierre et il enterre les blocs dans un coin du cimetière. Les Allemands ne remarquèrent rien et, après la guerre, il déterra les blocs et les replaça pièce par pièce à leur emplacement initial.

De nos jours, la *Fondation Kermina*, n'existe plus, mais la famille de Francis Kermina continue à soutenir l'action du *Souvenir Français* de Haguenau en adressant chaque année un don au profit de ses bonnes œuvres. Ce don symbolise à la fois l'attachement au devoir de mémoire que perpétue le *Souvenir Français* mais aussi à la mémoire de cet aïeul qui un jour a fait don de ses 25 ans pour que vive la France en liberté.

# René Mesguich

René Mesguich est né le 26 juillet 1874 à Alger. Pilote d'avant-guerre, il a obtenu le brevet de pilote de l'Aéro-club de France n° 713 le 17 janvier 1912 à Avord.

Architecte déjà reconnu à Alger, âgé de 40 ans, il est mobilisé dès le début de la guerre et obtient le brevet de pilote militaire n° 652 le 19 décembre 1914 à Avord puis il est affecté à l'escadrille MF 12.

Brevet de pilote d'hydravion de la Marine n° 219 du 6/08/1917 à Saint-Raphaël

Chevalier de la Légion d'Honneur le 15/10/1916

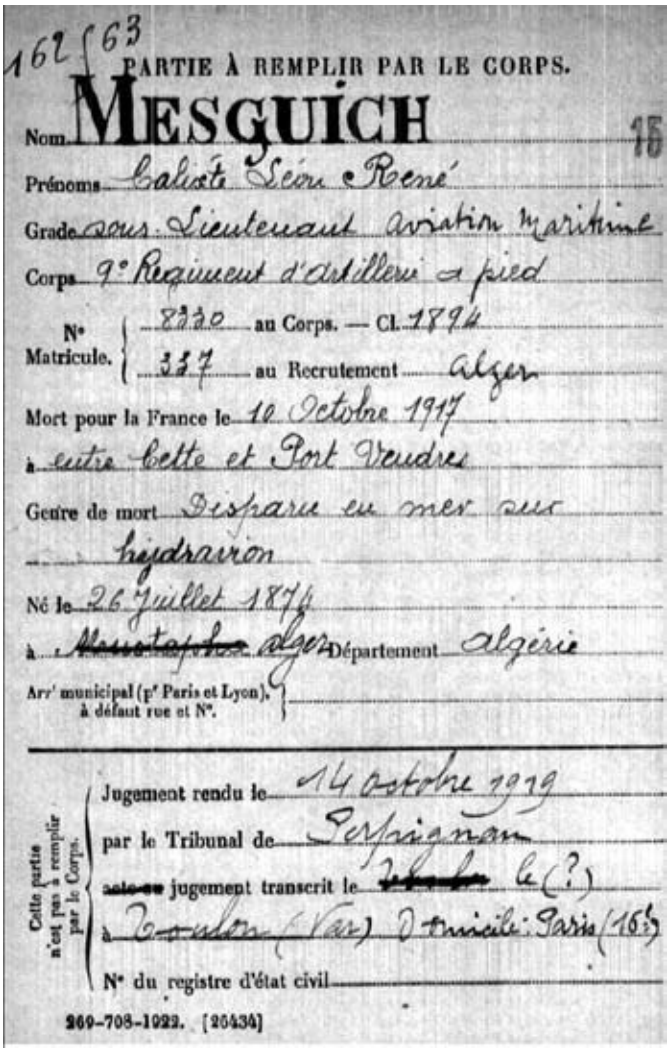
Au GDE du 22 novembre 1916 au 9 février 1917

A Luxeuil du 9 février 1917 au 5 juillet 1917

A Saint-Raphaël du 5 juillet 1917 au 23 août 1917

Au Centre d'Aviation Maritime de Perpignan du 1er septembre 1917 au 10 octobre 1917

Le 10 octobre 1917, partis pour une mission de recherche de sous-marins, deux hydravions FBA 150 ch du CAM de Perpignan ne rentrent pas à leur base. Ils sont vus pour la dernière fois au large de Sète et il est probable que l'un des deux hydravions a été victime d'une panne et que l'autre, qui a amerri pour lui porter secours, n'a pas pu repartir. Les quatre membres d'équipage, le matelot mécanicien-observateur Pierre, François Andriès, le quartier-maître mécanicien-observateur André Bolle, le quartier-maître fourrier-pilote Roger, Marius Grandval et le lieutenant-pilote Calixte, Léon, René Mesguich, détaché de l'Aéronautique militaire, sont portés disparus.



162 / 63

PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom MESGUICH 15

Prénoms Calixte Léon René

Grade sous Lieutenant aviation maritime

Corps 9e Regiment d'artillerie a pied

N° Matricule. 8320 au Corps. — Cl. 1894 / 337 au Recrutement Alger

Mort pour la France le 10 Octobre 1917

à entre Sète et Port Vendres

Genre de mort Disparu en mer sur hydravion

Né le 26 Juillet 1874

à ~~Mustapha~~ Alger Département Algérie

Arr' municipal (p' Paris et Lyon), à défaut rue et N°.

Cette partie n'est pas à remplir par le Corps.

Jugement rendu le 14 octobre 1919

par le Tribunal de Perpignan

~~acte~~ jugement transcrit le ~~7 bre~~ 6 (?)

à Toulon (Var) Domicile: Paris (16e)

N° du registre d'état civil

269-708-1922. [20434]

EN FÉVRIER 1912.

*Mesguich avait été un de nos plus remarquables pilotes d'hydravions d'avant-guerre. Il fut victime d'un terrible accident à Saint-Malo.*

L'HOMMAGE AU VAINCU

*Mesguich vainqueur, le 26 mai 1915 d'un Boche abattu dans nos lignes tient à écrire lui-même le nom de l'observateur, von Bulow, sur la tombe. Cet avion, un biplace, se dirigeait sur Paris. C'était la seconde victoire de Mesguich en un mois.*

PILOTE D'HYDRAVION

*On revient toujours... Le lieutenant Mesguich après une admirable campagne au front demanda à retourner à l'hydravion.*

# LE LIEUTENANT PILOTE RENÉ MESGUICH

Le 10 octobre 1917, deux hydravions du centre d'aviation maritime de Perpignan prenaient leur vol à 9 h. 10 du matin avec la mission d'explorer la côte depuis le cap Creux jusqu'à Cette à la recherche des mines. Les sous-marins ennemis en avaient posé à maintes reprises dans ces parages.

La section des deux hydravions F. B. A. était commandée par le lieutenant pilote René Mesguich, ayant à bord le quartier maître mécanicien André Bolle comme observateur. L'autre hydravion avait pour équipage le quartier-maître fourrier Roger Grandval comme pilote, le matelot mécanicien Pierre Andries comme passager.

Le temps était beau, mais en raison de la probabilité d'un changement de temps des instructions avaient été données à la croisière pour ne pas s'éloigner à plus de vingt-cinq kilomètres des côtes et rentrer au centre avant midi.

Les appareils firent route tout d'abord vers le Sud où ils furent signalés par un sémaphore puis virèrent de bord vers le Nord. A 11 h. 30, ils apparaissaient en vue de Cette, point extrême nord de leur reconnaissance et prenaient la route du retour. Le temps, à ce moment, était encore très beau à Cette, mais au centre d'aviation, à Canet-Plage, un coup de vent se faisait déjà sentir qui promettait d'être violent, et l'on avait dû faire rentrer en hâte les appareils d'alerte et fermer les hangars.

A 13 heures les deux hydravions n'étant pas encore rentrés leur absence était signalée à tous les postes de la côte et des bâteaux partaient à leur recherche. Le vent, pendant ce temps, avait pris une violence inouïe et il apparaissait impossible qu'au milieu d'un tel grain un appareil pût tenir l'air.

A 13 h. 12 un pigeon voyageur arrivait au centre ; il appartenait à l'hydravion du lieutenant Mesguich. Son porte-dépêche était vide. Vraisemblablement le pigeon s'était échappé au moment même où on allait lui remettre le message. Il avait dû quitter l'appareil avant le coup de vent ou être libéré très près de Canet-Plage car il était rentré au champ un temps très court après le fort coup de vent.

L'angoisse ne fit que croître. La violence du vent ne diminua qu'après trente heures, le surlendemain matin, et aucun des postes de la côte ne put donner pendant tout ce temps le moindre renseignement sur un amerrissage ou un naufrage. Les deux pilotes, les deux passagers avaient disparu en mer.

Le ministère de la marine, au début de novembre, citait les braves à l'ordre de l'armée, en un adieu suprême où il saluait leur courage. La mort du lieutenant Mesguich était commémorée en ces termes :

Mesguich (René-Calixte), lieutenant d'artillerie, pilote d'hydravion. Chef d'une section d'hydravions, modèle d'énergie et d'entrain, malgré son âge (43 ans) ; très compétent en matière d'aviation. Quatre citations à l'ordre du jour, dont deux d'armée. Services exceptionnels rendus à l'aviation, tant sur le front terrestre qu'en mer, à la recherche de mines et de sous-marins ennemis. Disparu en mer au cours d'une reconnaissance aérienne en accomplissant son devoir militaire. »

Cette cinquième citation que la Légion d'Honneur, la Médaille Militaire avaient précédée, saluait l'une des carrières les plus glorieuses et les plus pures de la cinquième arme.

René Mesguich, qui était né à Alger le 24 juillet 1874, après de brillantes études classiques, avait fait son droit et suivi les cours de l'école des Beaux-Arts de Paris d'où il était sorti avec le diplôme d'architecte.

Sa vie dès lors se partagea entre les arts et les sports.

Construction de très élégantes villas à Marseille, étude de l'architecture hispano-mauresque à Grenade, à Tlemcem, au Maroc, construction d'une villa de style mauresque à Alger, qui servit de résidence à la reine Ranavalo, mission à Constantinople, en 1913, au cours de laquelle il entreprit les fouilles d'un vieux palais de Byzance « la maison de Justinien », au sujet de laquelle il adressait aux premiers mois de 1914 une communication à l'académie des Inscriptions et Belles-lettres, telles furent les principales étapes qui marquèrent une carrière consacrée à l'architecture d'art.

Entre temps, après avoir pratiqué tout jeune tous les sports où son énergie et sa force réalisaient de superbes performances, il se passionnait dès 1901 pour l'automobile dont il resta un adepte enthousiaste. L'aviation le séduisit ensuite et dès l'été 1911 il faisait son apprentissage de pilote à l'aérodrome de la Vidamée. Il obtenait le 12 janvier 1912 son brevet de l'Aéro-Club de France avec le numéro 713, et peu après achetait à la maison Morane-Saulnier le premier monoplan vendu par cette maison, avec lequel il volait à Nice et dans maintes autres villes du Midi, Arles, Carpentras, etc... Entre temps il s'entraîne à l'hydravion à la Société Paulhan et pilote un hydravion Curtiss à l'école de Juan-les-Pins. Il prend part au meeting de Saint-Malo sur un Curtiss en septembre 1912 et fait une chute grave, avec fracture de la cuisse et double fracture de la jambe gauche. Le sénateur Reymond, qui assiste aux épreuves du meeting, lui donne ses soins avec beaucoup de dévouement et se lie d'amitié avec lui.

A la suite de cet accident Mesguich avait abandonné l'aviation pour se consacrer uniquement à son art et était parti en mission du gouvernement à Turquie.

A la déclaration de guerre il rejoint son corps à Belfort, le 3 août 1914, comme canonnier de deuxième classe dans un régiment d'artillerie de campagne et fait aussitôt une demande pour être versé, malgré ses quarante ans, dans l'aviation. Sa demande, transmise au ministère de la Guerre par les soins du sénateur Reymond, est bientôt agréée et le 24 août 1914 René Mesguich est versé au 2e groupe d'aviation, à Longvic, puis à l'école d'aviation d'Avord où il obtient le 19 décembre 1914 le brevet militaire.

Le 12 février 1915, il était enfin affecté à une escadrille de chasse, la M. S. 12.

Mesguich, dès son arrivée compta parmi les pilotes les plus intrépides et les plus habiles. Après de courtes reconnaissances au-dessus des lignes, où il se familiarisait avec l'aspect « imprévu de ces travaux de fourmis qui font sur la terre dorée comme de longues traînées de chenilles blanchâtres », il eut à la fin du mois de mars son premier combat, en territoire ennemi, où son adversaire ne lui échappa qu'en

atterrissant dans ses lignes. En récompense de son ardeur à l'ouvrage le vétéran était nommé le 1er avril 1915 maréchal des logis. Le même jour Peltier d'Oisy descendait un Aviatik et le lendemain Navarre descendait un Albatros. Mesguich ambitionnait d'avoir son tour. Il y réussit le 28 avril, au cours d'un combat en vue de son aérodrome et des tranchées. L'Allemand, complètement dominé et atteint de cinq balles, à bout portant, alla tomber en feu dans les lignes allemandes, en vue de nos observatoires.

Un mois plus tard, il descendait son deuxième boche, un biplace qui se dirigeait sur Paris. Il racontait sa victoire dans la superbe lettre suivante :

J'ai descendu un nouveau Boche.

Ceci se passait entre 6 h. 1/2 et 7 heures, le 26 mai, au matin. J'étais parti à l'affût avec des intentions homicides et furieux parce qu'un regain d'activité aérienne se manifestait chez ces messieurs d'en face ; depuis la première heure le téléphone marchait, annonçant des avions ennemis par ci par là ; j'étais furieux aussi, parce que, seul depuis quelques jours à l'escadrille à cause de quelques départs et vacances momentanées j'assurais tout le travail ; j'étais sur les dents ; je ne pouvais plus m'offrir une grasse matinée.

Entre 2.600 et 3.000 mètres je me portais subrepticement, dans le soleil, au-dessus d'un appât que je savais tentateur, une petite ville souvent visitée, avec une gare, et je n'attendis pas longtemps pour apercevoir chez nous un petit ventre rebondi, qui avait passé pendant que je tournais le dos et qui, avec une assurance tranquille — le pôvre — se dirigeait vers Château-Thierry et sûrement Paris. Il était beau, il était puissant, il allait vite ; il portait des engins allemands : bombes énormes, journaux à distribuer aux amateurs, autres ingrédients, et l'observateur von Bulow, officier de la garde impériale prussienne. A pas de loup, par derrière, comme il est toujours recommandé quand on a affaire aux Allemands, je m'avançais ; mais ce fut long, très long ; et j'avais bien dix à quinze minutes pour le rejoindre.

Le Boche me vit quand j'étais juste au-dessus de lui, à 3.000 mètres, alors que j'allais fondre, que je fondais sur lui. Impossible de te décrire le mouvement de surprise du pilote, se dressant brusquement pour avertir son passager en avant de lui ; il contenait de la terreur.

Le salop commença ; tant pis pour lui ! nous étions à plus de mille mètres ; il ouvrit le feu ; ce n'était pas raisonnable ! Il tirait bien : pan... pan, pan... un bruit formidable dans le derrière de mon passager, qui sursauta comme si on le lui piquait. Ce n'était rien ; la balle était miraculeusement arrêtée par un bout de métal et il n'encaissait qu'un violent coup à la fesse. Mais c'était rigolo, et je n'eus pas le temps de rigoler ; d'autres claquements autour de mes oreilles, et vlan ! un choc à l'épaule droite ; j'en avais ; la balle avait traversé le gras des chairs ; de la bonne chair qui ne me fit pas mal, qui laissa aux nerfs leur pleine liberté pour continuer tous les mouvements dont j'avais tant besoin, qui arrosa mon bras d'un sang tiède ; et je devins rageur.

La danse commença ; elle fut infernale — après coup je m'en rends compte, oh combien ! De 3.000 à 2.000 mètres cela se passa. Je calmai d'abord mon tireur, le sous-lieutenant Jacottet, impatient de faire un carton ; je lui amenai ensuite plusieurs fois le gibier à bonne portée, à des distances variant de 10 à 50 mètres. Le salop d'Allemand tirait toujours ; la plupart de ses balles portaient bien, puisque nous comptâmes autour de nous huit trous de balles.

Jacottet méprisa et fut brutal. Il méprisa, car il ne tira que trois balles ; il fut brutal, car il envoya l'une dans la tête du pilote, l'autre dans l'estomac du passager, et la troisième dans un organe du moteur.

A partir de 2.000 mètres le combat était terminé ; l'Allemand piquait, piquait vers le sol à une vitesse vertigineuse. Je le suivais de près, car je craignais un stratagème qui lui permit de s'échapper ; mais je le suivais avec peine ; je descendais en flèche. Et je voyais cette chose horrifiante : le fuselage de l'Allemand, derrière la tête du Boche, se couvrant d'une tache rouge qui s'allongeait de plus en plus. Ce n'était pas un appareil en flammes qui tombait, c'était un appareil en sang, transportant deux cadavres. Quelle horreur ! C'est avec vivacité que je ne peux plus chasser de mon cerveau.

Et cette autre vision : arrivé à terre, l'Allemand qui n'avait pas ralenti sa vitesse, s'y écrasait, devenait une boule informe, roulait dans la poussière ; puis rien, l'immobilité effrayante, lugubre, pendant que j'atterrissais non loin et que j'accourais angoissé... et joyeux de ma victoire.

Et, enfin, ce spectacle épouvantable : le pilote vidé de l'appareil, à quelques mètres des débris, le haut de la tête sortant seule des vêtements, avec la cervelle jaillie du crâne ; le passager au milieu des débris, la tête apparaissant éclairée par le soleil, avec une expression de terreur, recroquevillée en une petite masse, une jambe contre la poitrine, un pied en avant, semblant menacer comme un poing !

J'ai réfléchi alors ; j'ai eu de la tristesse ; j'ai pensé que c'était cela qu'on appelait assassinat autrefois, avant la guerre...

Il fut impossible de connaître le nom du pilote. Le passager s'appelait von Bulow, un grand nom, officier de la garde impériale prussienne...

Le sergent Mesguich recevait la Médaille Militaire :

« Agé de 41 ans, était classé à la mobilisation dans l'artillerie à pied. Souffrant de son inaction a demandé à servir dans l'aviation qu'il avait déjà pratiquée comme pilote civil en 1911. Se distingue, dans une escadrille brillante, par son ardeur toute juvénile. A livré bataille à courte distance à plusieurs avions ennemis. Après un combat prolongé, le 28 avril, a réussi à abattre un Albatros qui est tombé dans ses lignes et a été pris sous le feu de notre artillerie. Le 26 mai a abattu un avion ennemi après un combat au cours duquel il a été blessé. »

*ARCHITECTE*

*Architecte dans le civil, savant célèbre par ses fouilles, Mesguich construisit un pavillon pour ses camarades, quand il était en escadrille.*

Durant les loisirs que lui laissait son métier de pilote de chasse, Mesguich organisait à côté de son escadrille une véritable école d'aviation où il formait de très nombreux pilotes.

Ce fut ainsi que grâce à lui tous les observateurs de son groupe conquirent leur brevet militaire.

Entre temps il se proposait toujours comme volontaire pour les reconnaissances à longue distance sur les lignes ennemies, prenant part à de nombreux combats au cours desquels il remportait l'avantage sur une dizaine d'avions ennemis.

Il avait quitté le biplace parasol Morane-Saulnier pour le biplace Nieuport, puis pour le monoplace Nieuport et avait été promu sous-lieutenant.

Le 2 avril 1916 il recevait sa seconde citation, après une légère blessure :

« Médaillé pour avoir abattu dans nos lignes un avion allemand et en avoir fait tomber un autre en flammes à proximité de nos tranchées, a fait preuve depuis lors du même dévouement et de la même ardeur. A formé plus de douze pilotes sur le front, tout en continuant à faire son service d'escadrille. Blessé légèrement à la tête en prenant des photos au-dessus d'une batterie spéciale ennemie, a rempli sa mission jusqu'au bout.

A fait sur sa demande une reconnaissance de 300 kilomètres à l'intérieur des lignes allemandes. Le 8 février, au cours d'une reconnaissance dans les lignes ennemies, a attaqué au-dessus de Laon un avion ennemi qu'il a forcé à rompre le combat. »

Le 18 juin, Mesguich subissait une opération dans une ambulance du front et le 23 juillet 1916 on l'envoyait en convalescence. Les médecins lui interdisant les vols à grande altitude, il était affecté le 22 septembre au G. D. E., à Plessis-Belleville, comme chef pilote, puis détaché dans les mêmes fonctions le 9 février 1917, à l'école de Luxeuil.

Après avoir vécu tout l'imprévu de la vie sur le front dans l'aviation de chasse, Mesguich, en dépit de ses quarante-trois ans ne pouvait se résoudre à servir à l'arrière. Il demanda à être versé dans l'aviation maritime et fut envoyé le 5 juillet 1917 à l'école de Saint-Raphaël.

Quelques mois auparavant, alors qu'il était à Plessis-Belleville, il avait été fait chevalier de la Légion d'Honneur :

« Officier d'une vaillance et d'un dévouement à toute épreuve. A livré dix combats aériens au cours desquels il a abattu trois avions ennemis. Volontaire pour les missions à longue portée, a exécuté, en particulier, une reconnaissance de 200 kilomètres dans les lignes ennemies. Deux blessures. »

Il passait son brevet militaire de pilote d'hydravion n° 279, le 6 août 1917 et était affecté le 1er septembre comme chef de section au centre d'aviation maritime de Perpignan, à Canet-Plage.

Six semaines plus tard, il y devait disparaître en mer, regretté de tous ceux qui avaient connu son intrépidité, son intelligence, son courage.

JEAN DAÇAY.

# Lucien Schmidt

Né à Constantine le 21 mai 1893, Lucien Schmidt s'engage en 1910 dans l'Artillerie puis passe dans l'Aviation comme mécanicien et devient sergent-pilote en 1916. Il part en Roumanie avec son unité. Blessé à trois reprises, il est envoyé à Leningrad en mission spéciale au début de la révolution. Après de multiples péripéties, il parvient à rejoindre la France via l'Ecosse. Il quitte l'armée en 1921 avec le grade d'adjudant, titulaire de la Médaille Militaire et de la Légion d'Honneur.

Il prend la direction de l'hôtel *Oasis* à Biskra. Colosse débonnaire, toujours actif, il fonde le Comité d'aviation de tourisme de Biskra qu'il marquera de son empreinte toute sa vie

Lucien Schmidt attire à Biskra de nombreux touristes aériens civils et militaires grâce à son amitié avec les généraux Vuillemin et Weiss et le colonel Pelletier D'Oisy (*Pivolo*) dont la soeur, épouse du commandant de Lafargue, réside à Biskra.

Lucienne Couget

▲ *Lucien Schmidt*

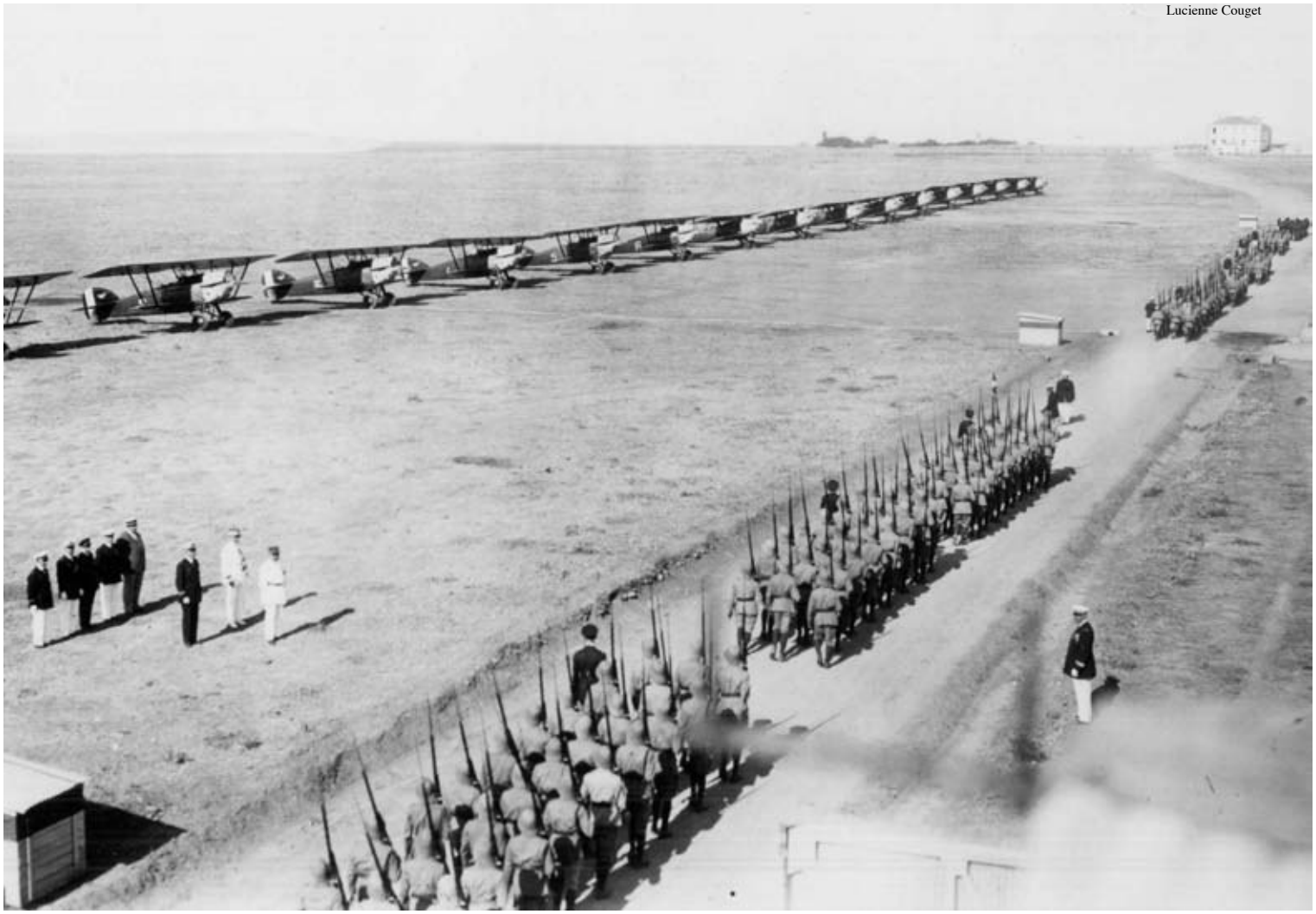
Lucienne Couget

▼ *Lucien Schmidt en escadrille sur Caudron G 3 (il est facile à reconnaître, c'est le plus grand) et la popotte décorée par des dessins de Benjamin Rabier*

Lucienne Couget

▲ ▼ *Remise de décorations à Sétif le 30 juillet 1932, Lucien Schmidt est en civil. A sa gauche : Antoine Faure, d'Oued-Zénati*

Lucienne Couget



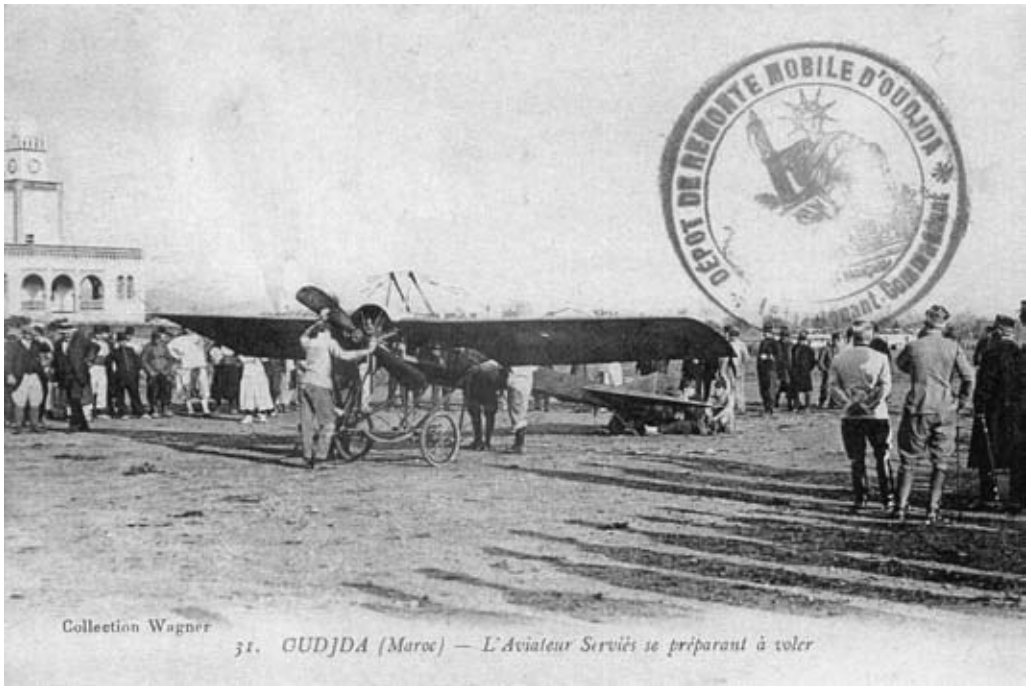
# André, Ferdinand et Julien Serviès

Julien Serviès, né à Saint-Denis-du-Sig le 24 mars 1876, est le premier pilote au monde à participer à une opération militaire, le 13 octobre 1911 au Maroc, dans la région d'Oujda. Lors de la déclaration de guerre, Julien Serviès donne à l'armée les trois avions de l'école de pilotage qu'il avait créée à Oran et part pour la guerre avec huit de ses élèves, dont ses frères Ferdinand et André. Caporal-pilote, il commence à participer à la défense de Paris puis est affecté à l'escadrille de bombardement VB 11. Cité deux fois et décoré de la Croix de Guerre, il est contraint de se poser dans les lignes ennemies, le 6 décembre 1914 en Belgique au-dessus d'Oudenaarde, le moteur de son avion touché par un éclat de schrapnell. Prisonnier, il fera deux tentatives malheureuses d'évasion. Libéré, il sera promu sous-lieutenant de réserve en décembre 1918.

Citation à l'ordre de l'armée le 11 décembre 1914 : *Pilote aviateur, a exécuté des lancements de projectiles nombreux et efficaces ainsi que des reconnaissances poussées pour la plupart très avant dans les lignes ennemies*.

Chevalier de la Légion d'Honneur le 13 juillet 1917, motif : *Pilote avant la guerre, s'est dès le début des hostilités révélé par sa hardiesse et son habileté ; toujours prêt à accomplir les reconnaissances les plus audacieuses et donnant en toutes circonstances l'exemple du dévouement le plus désintéressé.*

Ferdinand Serviès




▼ *Julien Serviès, au centre, avec les élèves de son école de pilotage. Il partira à la guerre avec huit d'entre eux, dont ses deux frères*

Ferdinand Serviès

Ferdinand Serviès

Fédération Aéronautique Internationale

FRANCE

Nous soussigné, pouvoir sportif reconnu par la Fédération Aéronautique Internationale pour la France, certifions que :

Mr Ferdinand Serviès
né à Saint Denis du Sig
le 21 Décembre 1882
ayant rempli toutes les conditions imposées par la F.A.I. a été breveté :

Pilote-Aviateur

à la date du 14 Juin 1915
Commission Sportive Aéronautique
Le Président

Signature du Titulaire :

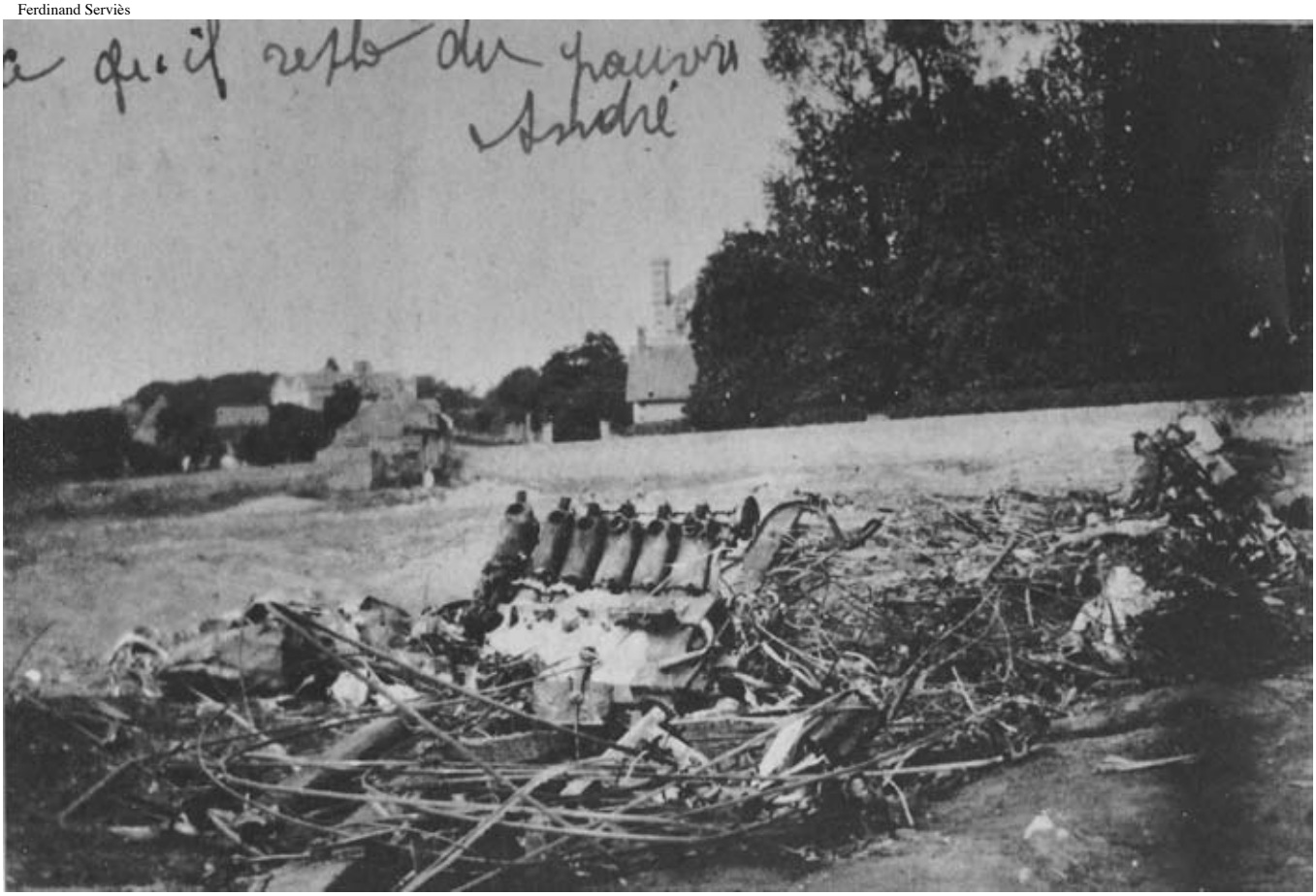
N° du Brevet : 2065

Ferdinand Serviès, né le 21 décembre 1882 à Saint-Denis-du-Sig, breveté pilote en mai 1915, caporal-pilote à l'escadrille MF 32, est tué en combat aérien le 22 juin 1915, au cours d'un réglage d'artillerie au Labyrinthe (au nord d'Arras), premier aviateur algérien mort au combat.

André Serviès, né le 9 octobre 1897 à Saint-Denis-du-Sig, breveté pilote en janvier 1915, adjudant-pilote à l'escadrille C 34 puis affecté aux Avions Letord, trouvera la mort à Angers, le 22 mai 1919, en essayant un avion bimoteur prototype.

▼ *L'accident d'André Serviès dans la région d'Angers en 1919*

Ferdinand Serviès



# Georges Guynemer

Le poète algérois Claude-Maurice Robert, qui a perdu un bras à la guerre, magnifie Guynemer : *De tous les héros de tous les demi-dieux que la grande guerre a révélés, Georges Guynemer est le plus magnifique. Aucune tache en cette vie héroïque, elle a la splendeur d'une aurore printanière en sa courte durée. Guynemer est intègre, il est immaculé, pourrait-on dire, il semble qu'il ait fait le serment de Rodrigue :* Je rendrai mon sang pur comme je l'ai reçu. *Il est l'incarnation éblouissante des vertus de la race. Avec les beaux Saint-Cyriens de la promotion* Montmirail, *qui se parèrent pour courir au trépas, il est le génie le plus représentatif de la nation épurée, assagie, recréée au creuset des dures réalités de la tourmente. Il est celui qui ouvrit la marche ascensionnelle que nous, les survivants de la grande hécatombe, devons vouloir poursuivre opiniâtrement, il est celui qui montre les sommets que nous devons vouloir atteindre. Il est insuffisant d'admirer un Guynemer, il faut s'évertuer à l'imiter, à le continuer ! Guynemer avait pris cette devise :* Faire face. *Guynemer s'était donné cette mission :* Servir. *A son exemple, faisons face courageusement à toutes nos obligations individuelles et quotidiennes, à son exemple, donnons-nous une mission et sachons l'accomplir en toutes occasions, toujours, tous, et coûte que coûte. Alors, mais alors seulement, tant d'holocaustes acceptés n'auront pas été vains, tant de jeunes existences n'auront pas été fauchées inutilement, tant de bonheurs ne se seront pas évanouis en pure perte. Des splendides semailles fleuriront de splendides moissons.*

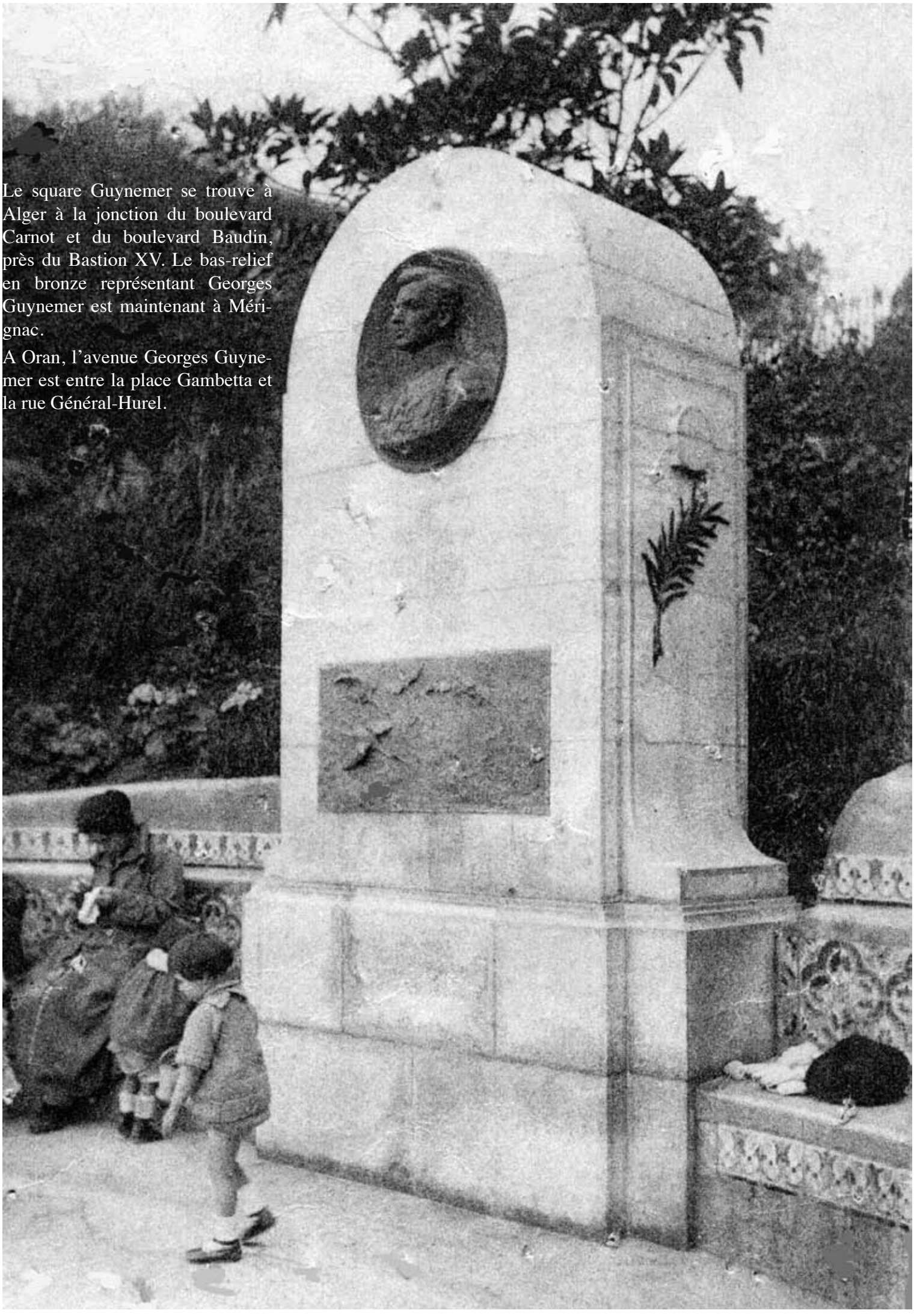
Marc Bonas

*Aéro-Sport*

Dernière citation de Georges Guynemer :

*Mort au champ d'honneur le 11 septembre 1917. Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race : ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire, il lègue aux soldats français un souvenir impérissable qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations.*

▼ *Le 11 septembre 1957, le colonel Castelain dépose la gerbe des Vieilles Tiges au pied du monument à Georges Guynemer.*



Le square Guynemer se trouve à Alger à la jonction du boulevard Carnot et du boulevard Baudin, près du Bastion XV. Le bas-relief en bronze représentant Georges Guynemer est maintenant à Mérignac.

A Oran, l'avenue Georges Guynemer est entre la place Gambetta et la rue Général-Hurel.

Monument aux Morts d'Oran

Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
ISBN 2-9506620-6-4
Janvier 2015
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

La Gazette
Groupe Régional
Midi-Pyrénées

## Emile Contant,

## Pilote de la Grande Guerre

# CEUX DE 14-18

**Pierre Jarrige**

Janvier. 2017

3AF
La Société Savante
de l'Aéronautique et de l'Espace
Midi-Pyrénées

ISAE - SUPAERO
Bureau 02034
10, avenue Edouard Belin
31400 Toulouse

Téléphone : 05 62 17 52 80
Messagerie : aaaf-mp@sfr.fr
Site : www.3af-mp.fr

# Emile Contant
## Pilote de la Grande Guerre

Simone Gassier – Pierre Jarrige

Simone Gassier a précieusement conservé les photos et les documents provenant de son oncle Emile Contant et nous fait connaître l'histoire de sa vie.

Emile Contant, officier de la classe 1910, est resté militaire près de huit ans et a fait toute la guerre.

Les photos, maintenant centenaires, qu'il a rapportées de cette tranche de vie et le récit de sa vie par Simone Gassier nous montrent un homme d'action courageux, un héros discret, un citoyen dévoué aux autres et toujours au service de la communauté.

Aprés avoir survécu à tous les dangers, il a connu une mort dramatique dans le chaos de le fin de l'Algérie Française.

Merci aux personnes qui ont participé à l'identification des photos :

Jean-Paul Bonora, Henri Guyot, Bernard Palmieri et Guy Rufray.

Les reproductions des insignes d'escadrilles sont de Henri Guyot : http://www.traditions-air.fr

Pierre Jarrige

Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Janvier 2017
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

# Emile Contant

Le père d'Emile Contant, Jules Victor Contant, né à Cherchell en 1858, orphelin de père à cinq ans, travaillait aux chemins de fer à Blida. Sa mère Emilie Angélique Purtschet, née à Boufarik en 1868, vivait à Blida avec sa mère Angélique Sauvin, veuve Purtschet, laquelle gérait avec efficacité la buvette de la gare, cela lui a permis de donner à ses deux enfants une bonne instruction : brevet avec capacité d'enseigner pour sa fille et baccalauréat et année de droit pour son fils Edouard et aussi de racheter une concession à L'Alma. Les Sauvin, originaires de Bourgogne, installés à L'Arba se sont déplacés à L'Alma, à 30 km à l'est d'Alger, et s'y sont installés aubergistes, puis leur fils Auguste a racheté une concession au Corso.

En 1908, Auguste Sauvin est élu maire de L'Alma. C'est le premier membre de notre famille qui s'engage pour la collectivité. C'est l'oncle d'Edouard Purtschet et le grand-oncle d'Emile Contant

Emile Contant est né le 21 avril 1890 à Blida. Il fait ses études à Blida puis à Alger où il obtient, le 26 juin 1908, le baccalauréat option mathématiques puis fait l'Ecole nationale des Travaux Publics dont il sortira ingénieur des travaux Publics.

A partir de novembre 1912, il effectue son service militaire, désormais porté à trois ans. Il fait l'Ecole d'officiers de réserve et, en mars 1914, il est affecté, comme sous-lieutenant, au 1er Régiment d'artillerie à pied.

C'est ensuite la Grande Guerre de 1914-1918 à laquelle il participe activement : il est sous-lieutenant observateur aérien et se spécialise dans les missions photos. Blessé dans la nuit du 14 au 15 novembre 1916, il est cité à l'ordre du corps d'Armée :

*Le lieutenant Contant Emile, observateur à l'Escadrille F.36. A donné de nombreuses preuves de courage et rendu de grands services dans l'Artillerie lourde comme officier d'antenne, puis comme observateur en avion. Blessé par des éclats de bombe dans la nuit du 14 au 15 novembre, alors qu'après avoir fait mettre le personnel à l'abri, il était resté seul dehors avec les mitrailleurs pour tirer sur les avions ennemis*. Général Balfourier, commandant le 36ème corps d'Armée, le 24 novembre 1916.

Le 22 juillet 1917, il est une nouvelle fois blessé et reçoit une citation à l'ordre de l'Armée :

*Contant Emile, lieutenant observateur à l'Escadrille 226. Excellent observateur en avion qui a donné maintes preuves de sa valeur et de son courage. A poursuivi plusieurs fois l'exécution de ses missions, bien que son avion ait été gravement détérioré par le feu de l'ennemi. Le 22 juillet 1917 a été blessé au cours d'un réglage de tir effectué à basse altitude*. Général P. Anthonne, commandant la 1ère Armée.

Il passe le brevet de pilote n° 9957 le 9 novembre 1917.

Le 1er décembre 1917, il reçoit la Croix de guerre belge avec palme pour services exceptionnels rendus à l'Armée belge au cours de l'offensive des Flandres de 1917.

Le 15 février 1918, il est nommé commandant de l'Escadrille 204.

Le 9 août 1918, il reçoit une citation à l'ordre de l'Armée :

*Contant Emile, capitaine au 1er Régiment d'Artillerie à pied, commandant l'Escadrille Sal 204. Chef d'escadrille de premier ordre, entraînant magnifiquement ses pilotes et*

*ses observateurs par les exemples journaliers de joyeuse bravoure qu'il donne. Toujours le premier à voler sans souci du danger. Le 12 juillet 1918, est parti deux fois dans la plus violente des tempêtes, a survolé le champ de bataille à basse altitude, malgré le feu nourri des mitrailleuses de terre, fournissant à l'artillerie des renseignements très précis qui ont fortement contribué au succès de l'attaque*. Ordre n° 82, 9 août 1918. Général Pétain commandant la 1ère Armée.

Le 22 novembre 1918, ordre général n° 130, le général Nollet, commandant le 36ème Corps d'Armée, cite à l'ordre du Corps d'Armée :

*L'Aéronautique du 36ème Corps d'Armée, commandée par le chef d'escadrons Bordage, comprenant les escadrilles : Sal 74 sous les ordres du lieutenant Soubeyran, Spa 276 sous les ordres du capitaine Goisbault, Sal 204 sous les ordres du capitaine Contant, Spa 21 sous les ordres du capitaine Escudier A rendu les plus précieux services d'août à novembre 1918. Grace à l'expérience de son chef, à l'allant et au dévouement de ses commandants d'escadrilles, au courage et au sang-froid de ses pilotes, observateurs et mitrailleurs, a renseigné le commandement et la troupe par des circonstances atmosphériques souvent très dures. Malgré de grandes difficultés à vaincre, a assuré les liaisons, contrôles de tir et exécuté de nombreuses reconnaissances photographiques*.

Le 11 janvier 1919, il est fait chevalier de la Légion d'honneur au feu. Ses décorations : Croix de guerre avec trois palmes et deux étoiles d'or, Croix de guerre belge avec palme.

L'Escadrille Sal 204 est dissoute le 19 février 1919 et fin de carrière militaire d'Emile Contant le 20 février 1920.

Le 30 novembre 1920, par décision ministérielle, le capitaine Emile Contant, du 1er Régiment d'Artillerie à pied, est affecté au 37ème Régiment d'Aviation comme officier de complément.

Après ces dures années de guerre, au cours desquelles il a fait preuve de courage, de patriotisme, d'abnégation et qui l'ont marqué profondément dans sa personnalité, il entame sa vie professionnelle au Maroc comme ingénieur des Travaux publics. Ses compétences, son dynamisme, son autorité et sa loyauté lui permettent de participer au développement de ce pays. Il sera nommé ingénieur principal dans de grands centres.

Le 13 juillet 1923, il se marie au Maroc avec Elise, Rose Molinier avec laquelle il partagera sa vie jusqu'à son assassinat. Ils n'ont pas eu d'enfants.

Son activité professionnelle le conduit à Mogador (Essaouira) comme ingénieur principal des Travaux publics. Le 14 juillet 1927, il est fait officier dans l'ordre Ouissam Alaouite et reçoit le Firman Chérifien. Il quitte Mogador pour Agadir où on le retrouve en 1931 pour la construction du port. C'est une belle réalisation. Sa dernière affectation est Oujda en 1937 où il construit le terrain d'aviation.

La débacle de 1940, en France, lui est extremement dure à vivre. Lui, le patriote, le soldat admirateur de Pétain, ne peut se résoudre à cette défaite. Il adhère à La Légion française des Combattants de l'Afrique du Nord, puis crée une section à Oujda.

En juin 1942, il quitte le Maroc et vient s'installer à L'Alma pour gérer la petite propriété familiale.

Après la vente de la propriété familiale, il construisit, au fond de son jardin, une maisonnette pour sa sœur ainée Juliette, qui a été institutrice puis directrice d'école à L'Alma pendant de très nombreuses années.

Le 20 Août 1952, il est promu, au grade d'officier, dans l'ordre de la Légion d'Honneur

Homme d'action, tourné vers la collectivité, il devient maire de L'Alma en 1958. Il réalise les plans de construction du clocher extérieur de l'Eglise.

Le patriote, le soldat valeureux, suit avec intérêt le déroulement des «évènements». Ce n'est pas un politicien, mais un homme d'action, d'engagement. Lui, dont les aïeux Contant étaient arrivés en Algérie en 1843, pense que depuis des décennies, nous vivions côte à côte avec les Indigènes, sur cette terre qui nous est commune et que nous devons trouver une solution pour continuer à vivre ensemble. Le Plan de Constantine, en octobre 1958, lui semble une solution à envisager ! C'est pourquoi il y adhère.

Il n'était pas gaulliste, au fond de lui il restait un soldat, un citoyen loyal à sa Patrie.

Mais c'est De Gaulle qui propose cette solution du Plan de Constantine auquel il apporte son soutien, c'est pourquoi on l'étiquette gaulliste. Il n'envisage pas que le général De Gaulle, un militaire, un soldat de la classe 1910, comme lui, ne puisse pas tenir ses engagements. Ce ne fut pas le cas, hélas, car De Gaulle était un politicien !

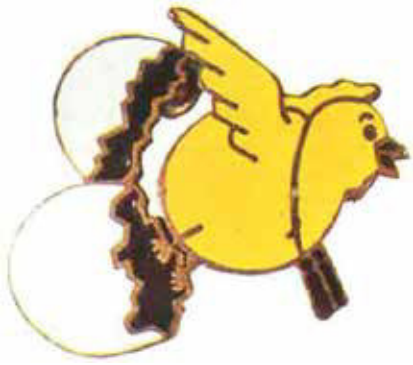
Voila comment ces *idées libérales*, relatées dans une coupure de presse, ont amené certains à le faire assassiner. Il a résisté, en soldat courageux, à une tentative d'enlèvement le 22 avril 1961, puis à la tentative d'incendie de son domicile quelques jours plus tard, car son honneur d'officier lui interdisait de céder aux menaces.

Malheureusement, il n'a pu échapper aux tueurs de l'OAS qui lui ont tiré deux balles dans la tête alors qu'il sortait de chez lui pour se rendre à la mairie, le 27 janvier 1962.

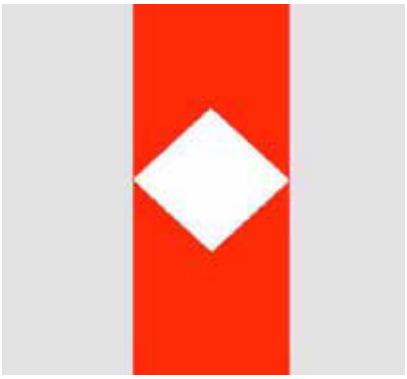
Ainsi finit la vie d'un vaillant soldat qui a aimé et défendu sa patrie, d'un homme de réalisations techniques d'équipements et qui a tenté de croire à une solution possible pour l'avenir de son pays.

# Les trois escadrilles d'Emile Contant

*F-36*



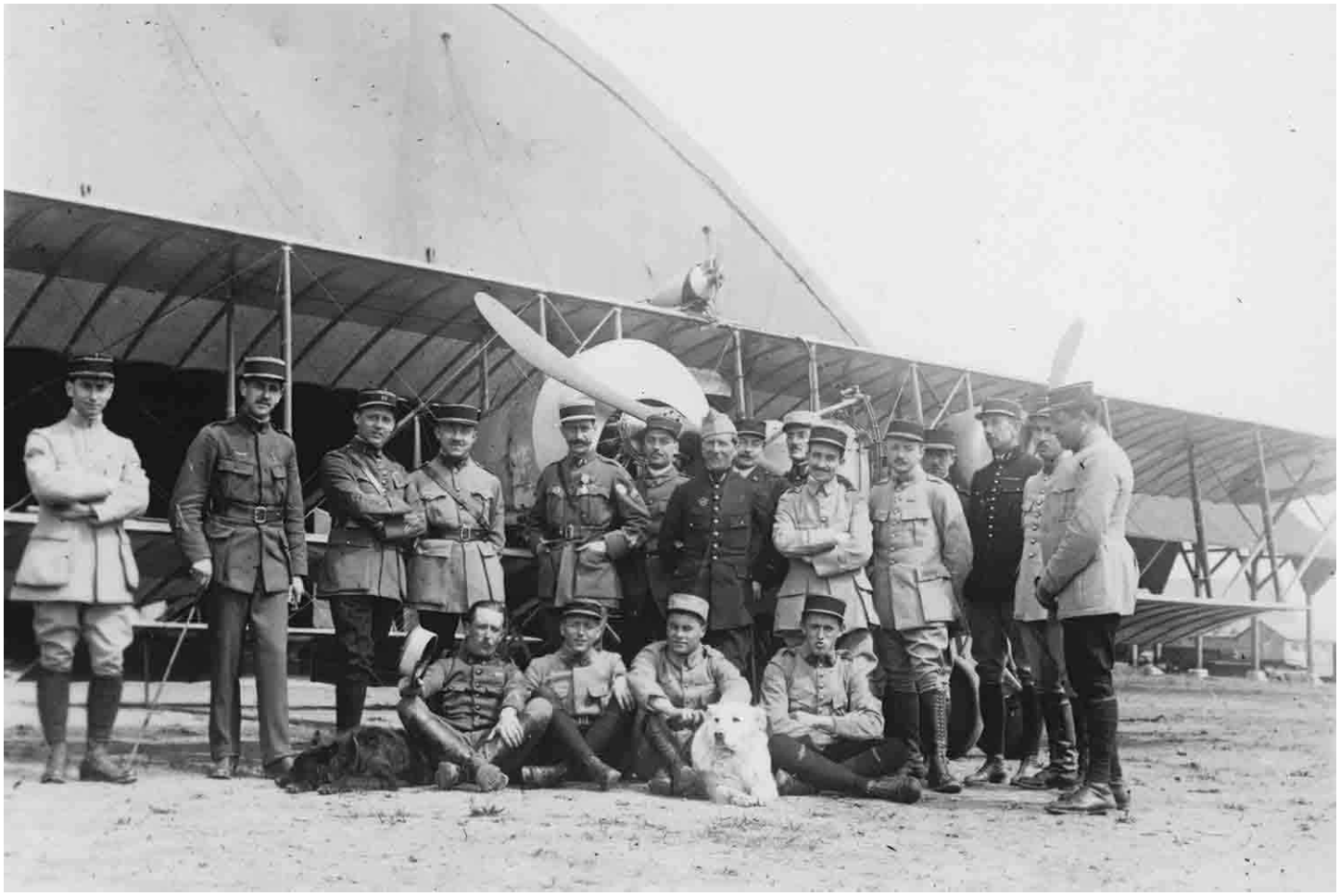
*SOP 226*



*SAL 204*

▲ *Caudron G.3 de l'escadrille C 6*

▼ *Caudron G.4 de l'escadrille F 36, Emile Contant est troisième à partir de la gauche*

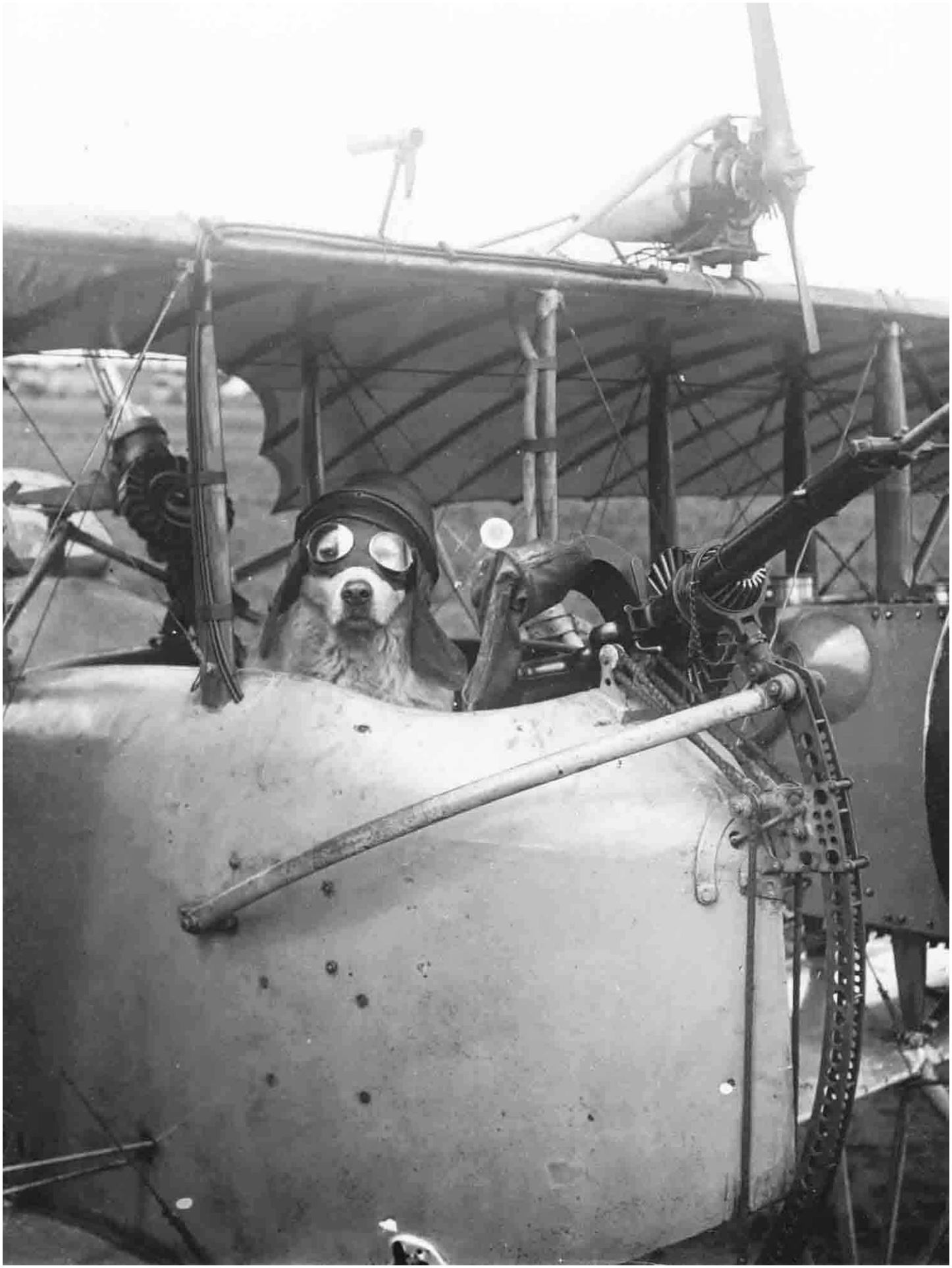


▲ *Caudron G.6 de l'escadrille F 36*

▼ *Réparation des dégâts des bombardments*

▲ *Emile Contant observateur de l'escadrille C 226, à gauche, avec le pilote Louis Forquet*

▼ *Caudron G.6 avec des aviateurs français et anglais*



▲ *Ce chien nous montre l'armement d'un Caudron G.4, avec ses deux mitrailleuses et, sur l'aile, la génératrice électrique*

▲ ▼ *Les effets d'une tornade sur deux Caudron G.4 et un Caudron G.6 et sur le hangar Bessonneau*

▲ *Emile Contant au centre, devant un projecteur d'aviation*

▲ *Avion anglais Sopwith Pup du Royal Flying Corps, en 1917 sur le terrain de Bray-Dunes (Nord)*

▼ *Avion anglais Sopwith 1A2 Strutter de l'escadrille SOP 226, en 1917 sur le terrain de Bray-Dunes (Nord)*

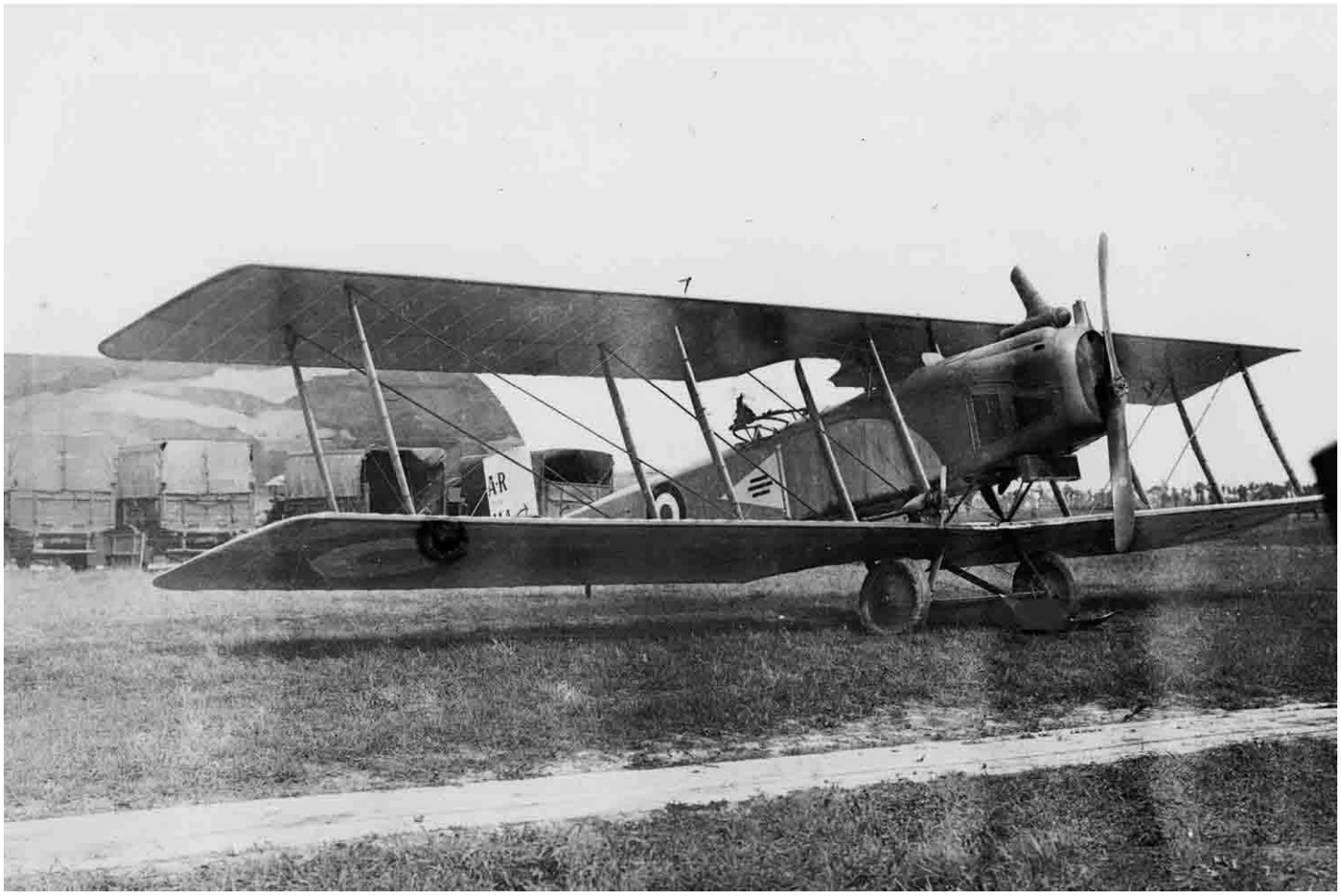
▲ ▼ *Avion anglais Sopwith 1A2 Strutter de l'escadrille SOP 226, en 1917 sur le terrain de Bray-Dunes (Nord)*

▲ *Escadrille SAL 204, avion Salmson 2A2. Emille Contant au centre, commandant l'escadrille*

▼ *Revue d'escadrille*

▲ *Les hangars Bessonneau sous la neige*

▼ *Visite d'aviateurs anglais et d'infirmières*



▲ *Dorand AR-1 de l'escadrille F 218*

▼ *SPAD VII de l'escadrille SPA 26*

▲ *Morane-Saulnier A1*

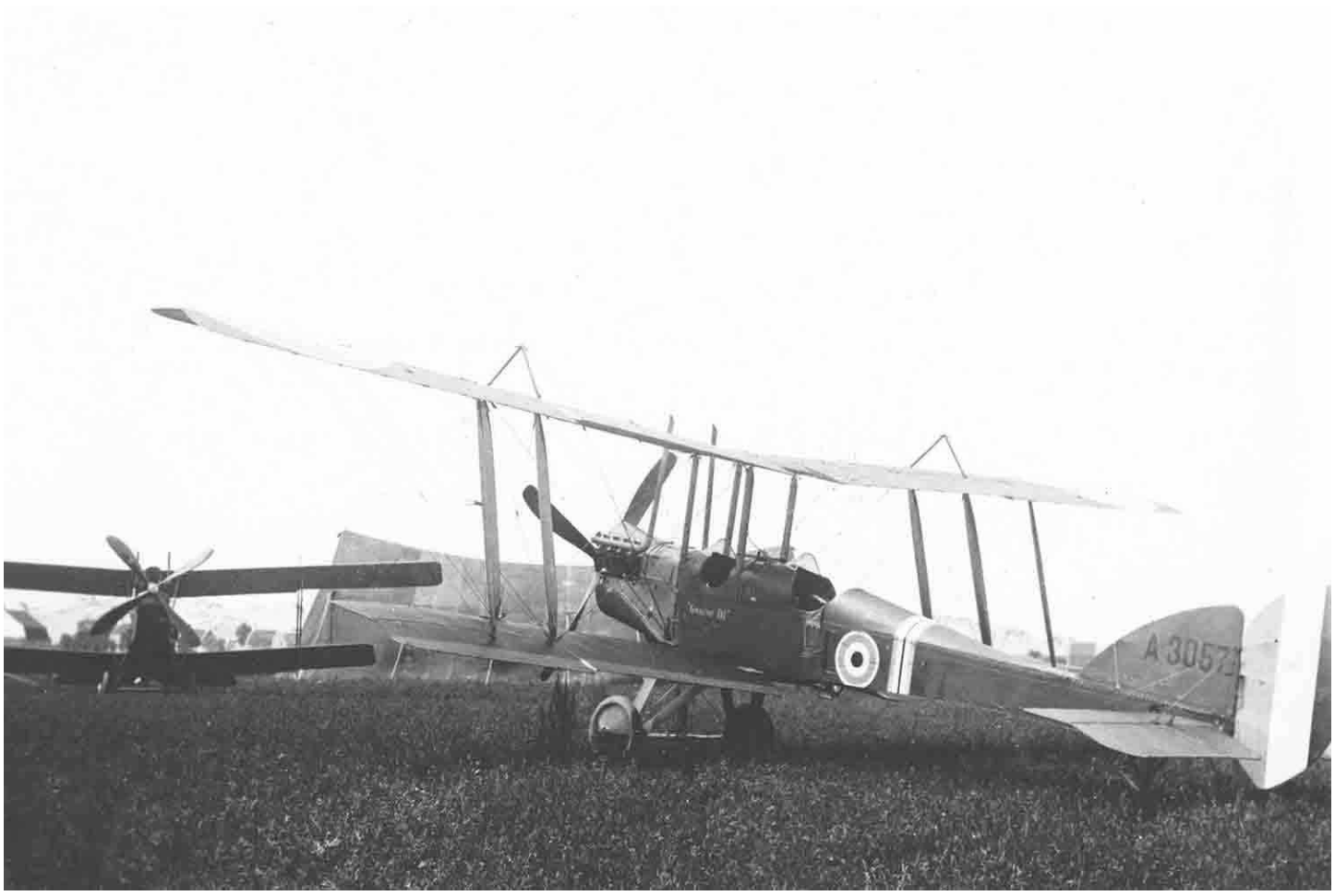
▼ *Morane-Saulnier P Parasol de l'escadrille C 228*

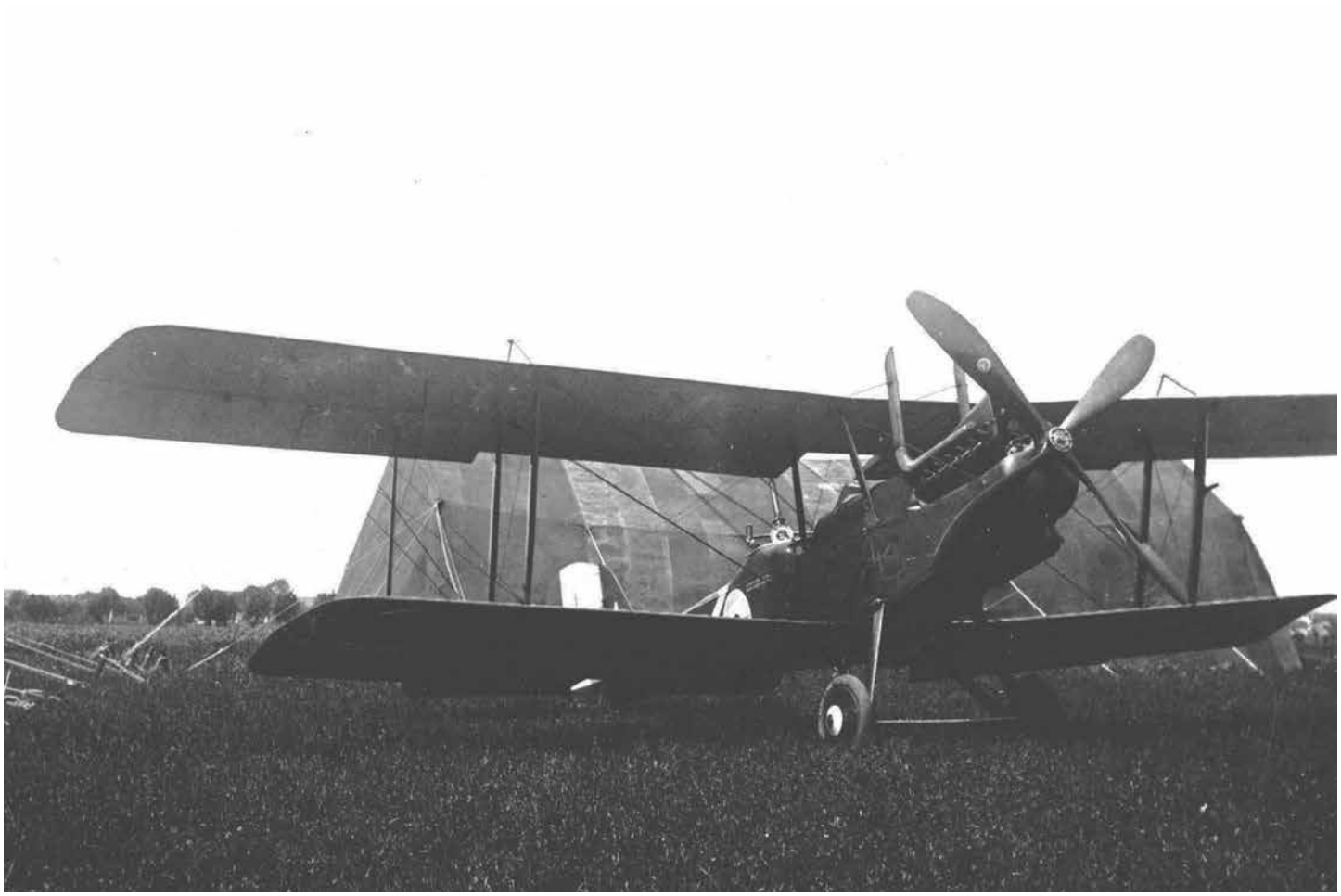
▲ *Nieuport 10 AR (l'observateur est à l'arrière)*

▼ *Nieuport 10 AV (l'observateur est à l'avant)*

▲ *Avion anglais Armstrong-Whitworth F.K. 8*

▼ *Avion anglais Royal Aircraft Factory B.E. 2e de l'escadrille de liaison du Royal Flying Corps*





▲ ▼ *Avion anglais Royal Aircraft Factory B.E. 2e du 52nd Squadron du Royal Flying Corps. En 1917, l'escadrille SOP 226 et le 52nd Squadron anglais sont stationnés sur le même terrain de Bray-Dunes (Nord)*

▲ ▼ *Avion anglais Airco D.H. 4*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA GUERRE

Aéronautique Militaire

# BREVET
# D'AVIATEUR MILITAIRE

*Le Ministre de la Guerre,*

*Vu l'Instruction en date du 20 Mai 1914, sur la délivrance du Brevet relatif à la conduite des appareils d'aviation,*

*Vu l'avis favorable des Commissions d'examen des candidats au dit Brevet*

*Décerne à la date du* 5 Novembre 1917

*à Mr* Contant Emile

Lieutenant

*le Brevet d'Aviateur Militaire*

*Fait à Paris, le* 19 MAI 1918 19

Pour le Sous-Secrétaire d'Etat et par son ordre,
*Le Lieutenant-Colonel, Directeur*
*de l'Aéronautique Militaire*
P.O. Le Chef de Bataillon-Adjoint,

Vollaud

MINISTÈRE DE LA GUERRE — SOUS-SECRÉTARIAT D'ÉTAT DE L'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

N° 9757

Sofn. 204 - 1

N° 15

MINISTÈRE
**DE LA GUERRE**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

0739

SOUS-SECRÉTARIAT D'ÉTAT
de l'Aéronautique Militaire et Maritime
4e BUREAU

13298-4 B 3/12

Paris, le 15 DEC 1917

NOTA. — Les réponses doivent, outre le numéro d'ordre, rappeler les indications de timbre ci-dessus.

LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT DE L'AERONAUTIQUE MILITAIRE ET MARITIME

à M. le Général Commandant en Chef les Armées du Nord et du Nord-Est (Service Aéronautique).

Homologation de brevet de pilote du Lieutenant CONTANT.

-:-:-:-:-:-:-

Vous m'avez transmis le I9 Novembre, sous le N° 2I.706, avec avis favorable, une demande d'homologation de brevet de pilote, formulée par le Lieutenant CONTANT Emile, de l'Escadrille S.O.226.

Je vous informe que cette demande est accueillie, bien qu'il ne figure dans le dossier transmis aucune pièce constatant que l'intéressé possède une instruction technique suffisante.

En conséquence, le brevet d'aviateur militaire du Lieutenant CONTANT est homologué à la date du 5 Novembre I9I7. Le titre définitif sera ultérieurement remis à cet Officier.

Je vous adresse, par le même courrier, l'insigne N° 7.496 à attribuer au Lieutenant CONTANT.

Pour le Sous-Secrétaire d'Etat et par ordre,
Le Lieutenant-Colonel Directeur
de l'Aéronautique Militaire,
P.O. Le Chef de Bataillon,

G Dor

36me CORPS D'ARMEE
---
ETAT - MAJOR
---
1ER Bureau
---

N° 34.619

ORDRE GENERAL N°132.

Le Général BALFOURIER, Commandant le 36° Corps d'Armée, cite à l'Ordre du Corps d'Armée le militaire dont le nom suit :

Le Lieutenant CONTANT, Emile (R). Observateur à l'Escadrille F.36.

" A donné de nombreuses preuves de courage et rendu de grands services dans l'Artillerie lourde comme Officier d'antenne, puis comme observateur en avion.- Blessé par des éclats de bombe dans la nuit du I4 au I5 novembre, alors qu'après avoir fait mettre le personnel à l'abri il était resté seul dehors avec les mitrailleurs pour tirer sur les avions ennemis."

Au Quartier Général le 24 Novembre I9I6

Le Général BALFOURIER, Commandant
le 36ème Corps d'Armée
M. BALFOURIER

36° CORPS D'ARMEE
---
AERONAUTIQUE
---

COPIE CONFORME

Au Q.G. le 26 Novembre I9I6
Le Commandant de l'Aéronautique :

VIOLATI JVRIS VLTOR
LIBERTATIS VINDEX
PATRIAE DECVS

FR. 1° ARMÉE FR.

LE GÉNERAL COMMANDANT LA 1° ARMEE

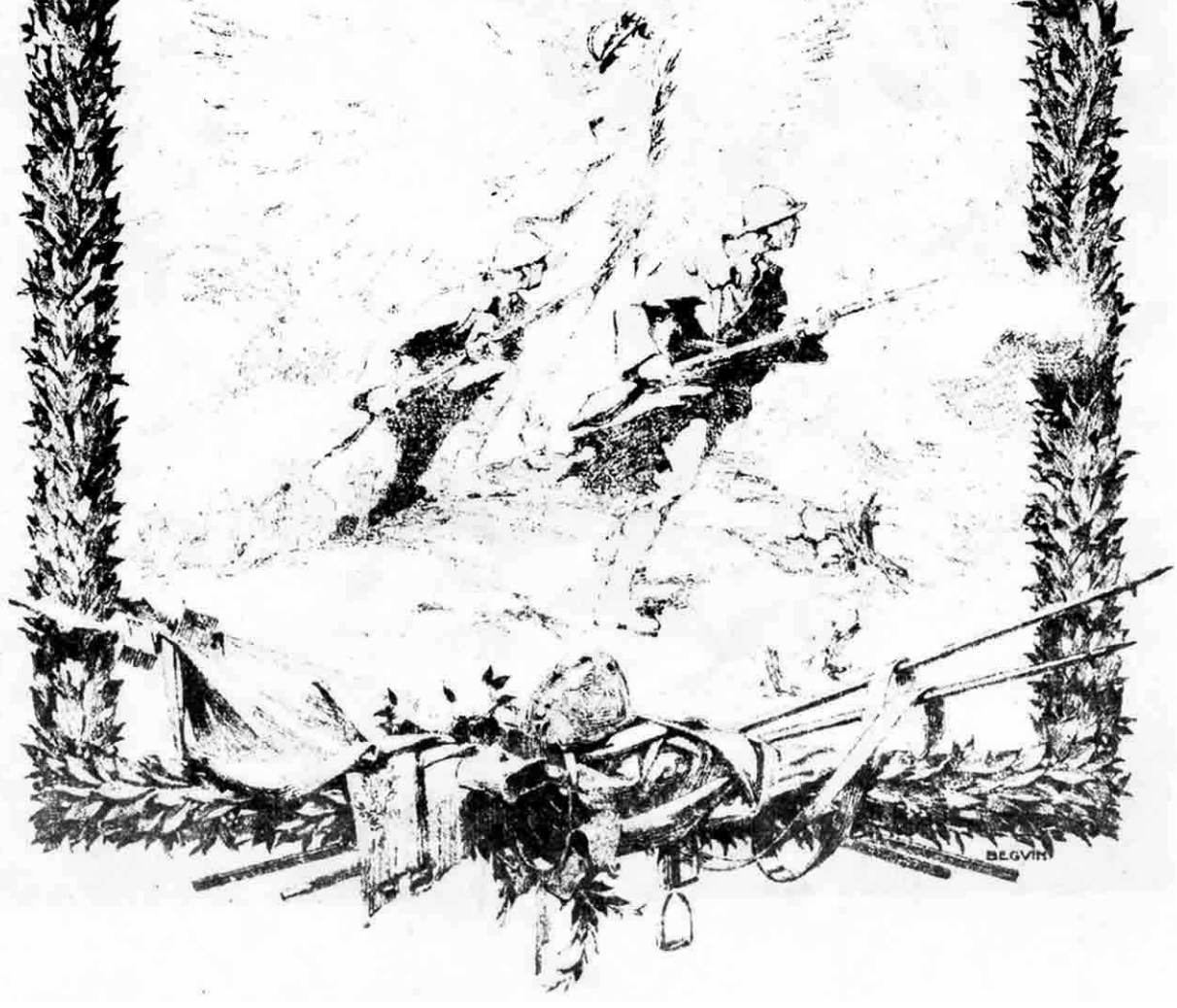
CITE A L'ORDRE DE L'ARMÉE

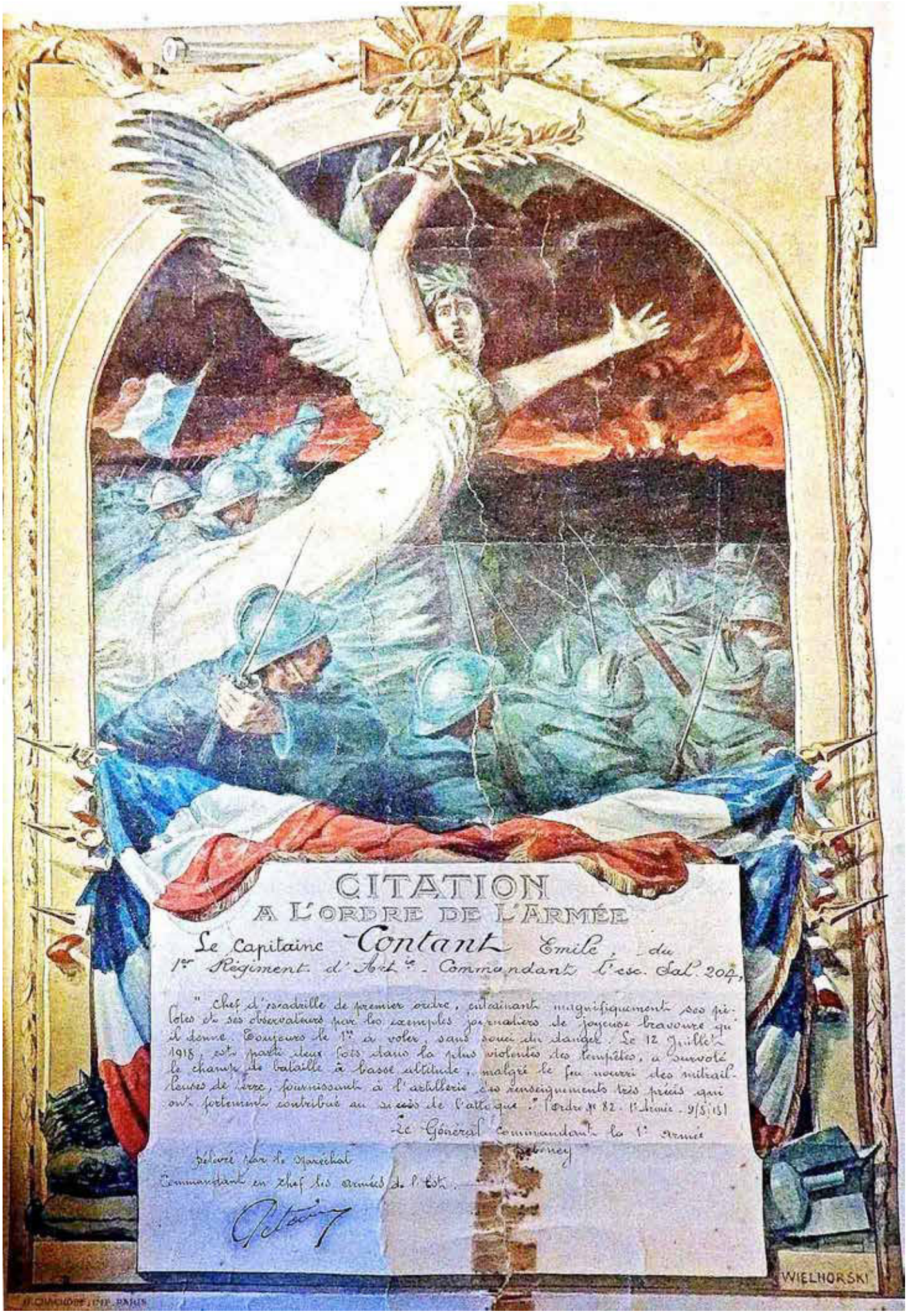
M. Coutant, Emile, Lieutenant Observateur à l'Escadrille 226.

"Excellent Observateur en avion qui a donné maintes preuves de sa valeur et de son courage. A pourvoir toujours à l'exécution de ses missions bien que son avion ait été gravement détérioré par le feu de l'ennemi. Le 22 Juillet 1917 a été blessé au cours d'un réglage de tir effectué à basse altitude."

LE GÉNÉRAL

P. Anthoine




CITATION
A L'ORDRE DE L'ARMÉE
Le Capitaine Contant Emile, du
1er Régiment d'Art. - Commandant l'esc. Sal 204,
" Chef d'escadrille de premier ordre, entraînant magnifiquement ses pilotes et ses observateurs par les exemples journaliers de joyeuse bravoure qu'il donne. Toujours le 1er à voler, sans souci du danger. Le 12 Juillet 1918, est parti deux fois dans la plus violente des tempêtes, a survolé le champ de bataille à basse altitude, malgré le feu nourri des mitrailleuses de tous, fournissant à l'artillerie des renseignements très précis qui ont fortement contribué au succès de l'attaque." Ordre n° 82 - 1re Armée - 9/5/1918
Le Général Commandant la 1re Armée
Debeney
Délivré par le Maréchal
Commandant en Chef les armées de l'Est.
WIELHORSKI

# 1° ARMÉE

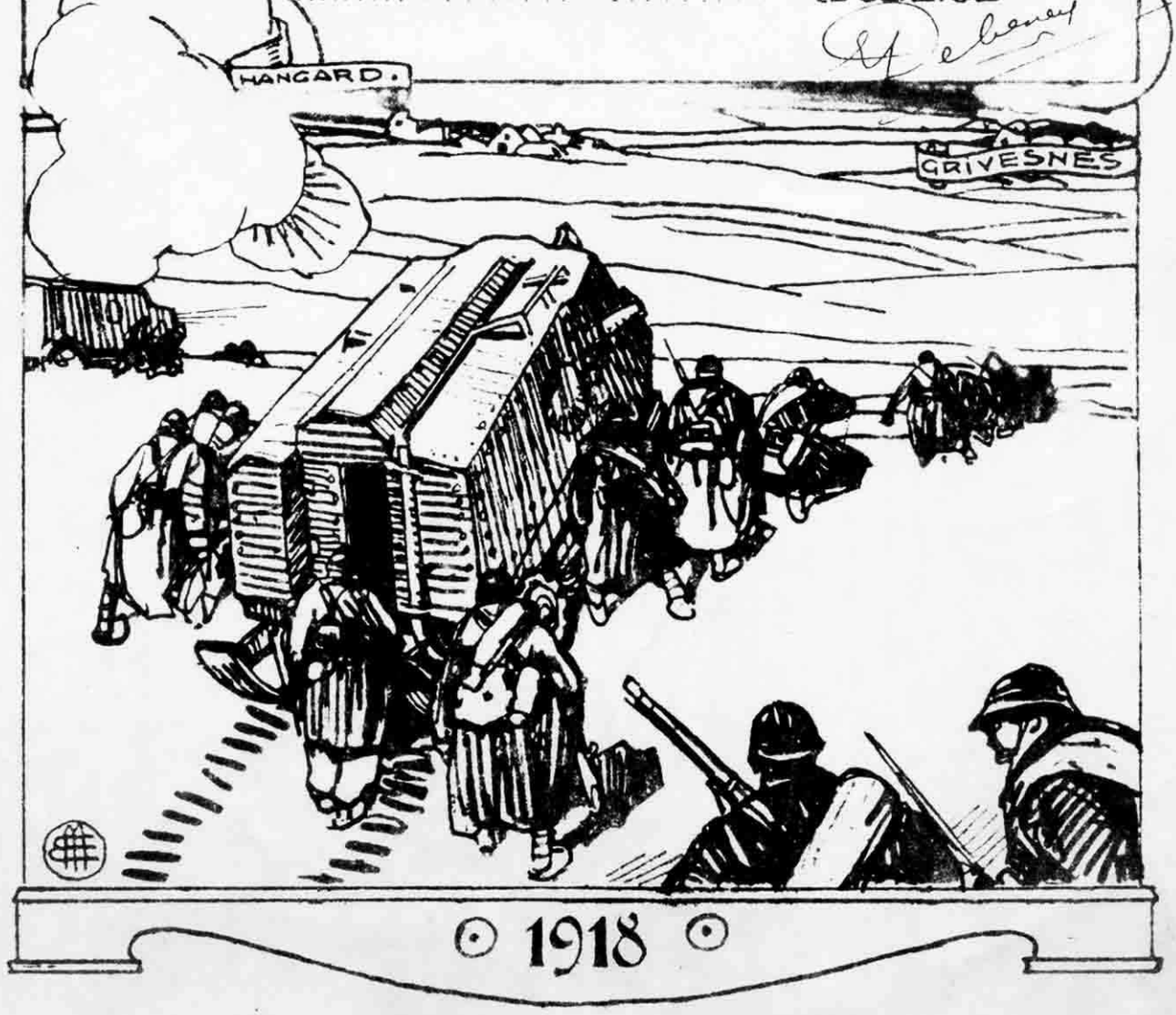
ORDRE GENERAL N° 82 du 9 Août 1918.

LE GÉNÉRAL
COMMANDANT LA 1°ARMÉE
CITE A L'ORDRE DE L'ARMÉE

M. CONTANT, Emile, Capitaine au 1° Régiment d'Artillerie à pied, Commandant l'Escadrille Sal. 204 :

" Chef d'Escadrille de premier ordre, entraînant magnifiquement ses pilotes et ses observateurs par les exemples journaliers de joyeuse bravoure qu'il donne. Toujours le premier à voler sans souci du danger. Le 12 Juillet 1918, est parti deux fois dans la plus violente des tempêtes, a survolé le champ de bataille à basse altitude, malgré le feu nourri des mitrailleuses de terre, fournissant à l'artillerie des renseignements très précis qui ont fortement contribué au succès de l'attaque."

LE GENERAL




⊙ 1918 ⊙

avec mes vigoureuses amitiés et mes félicitations au brave chef de la 204.
avec mes espoirs que le ruban rouge récompensera justement son beau passé à la guerre
Remerciements de sa gentille lettre reçue à son départ en permission
Bonne permission! 28 nov. 1918
Bordage

36e CORPS D'ARMEE
-eeeeee-
ETAT-MAJOR
-eeee-
Ier Bureau
-ee-

Le 22 Novembre 1918

ORDRE GENERAL Nº 130
-eee-eee-eee-

Le Général NOLLET, Commandant le 36e C.A. cite à l'Ordre du Corps d'Armée

" l'AERONAUTIQUE du 36e C.A. commandée par " le Chef d'Escadrons BORDAGE comprenant les " Escadrilles

Sal.74 sous les Ordres du Lieutenant SOUBEYRAN

Spa.276 sous les Ordres du Capitaine GOISBAULT

Salm.204 sous les Ordres du Capitaine CONTANT

Spa.21 sous les Ordres du Capitaine ESCUDIER

a rendu les plus précieux services d'Aout à Novembre 1918.-

Grâce à l'expérience de son Chef, à l'allant et au dévouement de ses Commandants d'Escadrilles, au courage et au sang froid de ses PILOTES, OBSERVATEURS et MITRAILLEURS a renseigné le Commandement et la Troupe par des circonstances atmospheriques souvent très dures.-Malgré de grandes difficultés à vaincre a assuré les liaisons, controles de tir et exécuté de nombreuses reconnaissances photographiques.-

signé : NOLLET . -

Pour copie conforme
Le Lt d'Escadron
Secteur
Bordage

Pour le Capitaine CONTANT - Personnelle

Royaume de Belgique

Le Ministre de la Défense Nationale

A l'honneur de faire savoir au Sieutenant d'Infanterie Contant, Emile,
de l'Armée Française
que, par Arrêté Royal du 5 juin 1918. N° 5715 bis, la Croix de Guerre lui a été décernée.
à la date du 1er décembre 1917
Pour services exceptionnels rendus à l'armée Belge au cours de l'offensive des Flandres de 1917

Albert Devèze

Troupes d'occupation du Maroc — Modèle E

37ème Régiment d'Aviation

REPUBLIQUE FRANCAISE

(A)du décret ou de la décision présidentielle
(B)Le Chef du Corps ou du Service.

EXTRAIT

de (A) la Décision Ministérielle

en date du 30 novembre 1920

(Journal Officiel du 4 décembre 1920, page 13795)

(Monsieur Contant Emile Capitaine au 1er Régiment d'Artillerie à pied est affecté au 37e Régiment d'Aviation comme Officier de complément.)

Pour extrait certifié conforme

A RABAT, le 24 décembre 1920

(B) LE CHEF ~~DE BATAILLON CHEUTIN~~ d'Escadrons de Vigneric
COMMANDANT LE 37ème REGIMENT D'AVIATION.
provisoirement
de Vigneric

---

NOTA.-Partie à détacher pour être mise à l'appui du payement de l'indemnité pour changement d'uniforme, s'il y a lieu.

M.....

aura droit :

(c)Biffer celle des indemnités qui ne serait pas accordée.

(c) 1° aux frais de route.

2° à l'indemnité pour changement d'uniforme.

A RABAT, le..... 19.....

(B)LE CHEF DE BATAILLON CHEUTIN
COMMANDANT LE 37ème REGIMENT D'AVIATION.

Villa Le Rubis 8 Rue de l'Oasis Casablanca

3536/m

Officier
Comte Emile