

# CEUX DE 14-18



**Pierre Jarrige**

# Histoire de l'aviation en Algérie

## *Déjà parus :*

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)**
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)**
- **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  
Saint-Ferréol  
31250 REVEL  
jarrige31@orange.fr  
[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)

# Sommaire

La Grande Guerre .....	1
Les aviateurs militaires .....	2
Albert Auger .....	10
Maurice Bovet .....	14
Maurice Boyau .....	16
Jean Croisé.....	20
Emile Ducommun.....	22
Eugène Fauché.....	24
Marcel Jeanjean .....	26
Jean Jonnard .....	28
Francis Kermina .....	30
René Mesguich .....	31
Lucien Schmidt.....	34
André, Ferdinand et Julien Serviès.....	36
Georges Guynemer .....	38

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 2<sup>ème</sup> 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 (près de 15 000 brevets délivrés), de mécaniciens, d'observateurs et de soldats de l'Aviation Militaire, parmi eux :

**Paul Acquaviva**, né le 26 juin 1883 à Bône, capitaine pilote, voir page 5

**Jean Allaert**, recrutement de Constantine, maréchal-des-logis pilote des escadrilles 33 et 227, mort le 16 juin 1918 à Esquennoy (Oise)

**Jacques Adam**, pilote

**Clovis Armani**, né le 9 janvier 1895 à Azéba (Constantine), pilote, voir page 7

**André Assorin**, Mostaganem, pilote

**Antoine Assorin**, Mostaganem, pilote

**Albert Auger**, né le 26 janvier 1889 à Constantine, capitaine pilote, voir page 10

**Aulésy**, Philippeville, observateur

**François Ballester**, né le 12 novembre 1897 à Alger, 2<sup>ème</sup> classe

**Edmond Ballin**, Saint-Arnaud (Constantine), pilote

**Ernest Baron**, né le 27 juillet 1895 à Alger, brigadier pilote au 1<sup>er</sup> Groupe d'Aviation, mort le 27 août 1918 à l'hôpital de Pau après chute d'avion

**Battesti**, pilote

**Beaufort**, Batna

**William Billon du Plan**, Alger, pilote, voir page 9

**Gaston Biscos**, né le 3 janvier 1891 à Béni-Mered, sergent pilote

**Maurice Bissonnet**, né le 4 avril 1897 à Alger, maréchal-des-logis pilote, voir page 9

**Emile Bonin**, recrutement de Constantine, sergent pilote

**Henri Borg**, Bougie, observateur

**Georges Borgeaud**, Alger, pilote

**René Bourderod**,

**Maurice Bovet**, né le 17 novembre 1895 à Guelma, pilote, voir page 14

**Eugène de Bouyn**, né le 27 août 1889 à Philippeville, adjudant pilote

**Maurice Boyau**, Alger, pilote, voir page 16

**François Bravard**, né le 6 mai 1896 à Bône, pilote

**Pierre Bresson**,

**François Camfranc**, Trois-Marabouts, pilote

**Maurice Campagnac**, Rouïba, pilote

**Carrier**, Mostaganem

**Victor Carue**,

**Jean Casse**, né le 9 septembre 1895 à Oran, caporal élève-pilote au 2<sup>ème</sup> Groupe d'Aviation, mort à l'hôpital de Mesgrigny (Aube) le 3 mars 1919

**Lucien Cayol**, Blida, pilote de l'escadrille des Cigognes

**Henri Cazeaux**, Alger, pilote

**André Chambeau**,

**Charmond**,

**Gabriel Chenoll**, né le 3 décembre 1895 à Tlemcen, caporal mitrailleur

**Choupaut**,

**Pierre Clément**,

**Eugène Colin**, Burdeau, mécanicien, voir page 8

**Roger Colonieu**, Mostaganem, observateur

**Marcel Coutayar**, Constantine, pilote

**Jean Croisé**, né en 1893 à Bouzaréah, pilote, voir page 20

**Claude Cusin**, né le 24 février 1893 à Blida, sergent pilote

**Charles Daclin**,

**Marcel Danet**, Souk-Ahras, pilote

**Raoul Daniel**, né le 1<sup>er</sup> octobre 1888 à Philippeville, matelot observateur-mécanicien de l'Aviation Maritime, disparaît le 13 décembre 1916 entre Bizerte et Bône

**Marcel Dayre**, né le 17 décembre 1894 à Sidi-M'Bareck (Constantine), lieutenant pilote

**Jean Dimeglio**, né en 1891 à Philippeville, pilote n° 2795 du 6 mars 1917

**Ducasse**, pilote, as de guerre

**Emile Ducommun**, né le 14 septembre 1893 à Sétif, observateur, voir page 22

**Marcel Dumazès**,

**Honoré Dumestre**,

**Roger Duprat**, Philippeville, pilote

**Eugène Fauché**, né le 8 avril 1897 à Zéraïa, mécanicien-navigant, voir page 24

**Antoine Faure**, agriculteur à Oued-Zenatti, officier-pilote, voir page 35

**André Fenech**, né le 24 juillet 1894 à Constantine, adjudant pilote

**Maurice Flottes**, né le 12 mai 1895 à Constantine, sergent pilote

**Robert Fourcade**,

**Emmanuel Francoz**,

**Amédée Froger**, né le 23 mai 1882 à Philippeville, lieutenant pilote, maire de Boufarik  
**Roger Galland**, Saïda, pilote  
**Geneste**,  
**Pierre Gerner**,  
**Simon Giacobbi**, recrutement d'Alger, sergent au 1<sup>er</sup> Groupe d'Aérostation, mort le 25 avril 1917 à l'atterrissage de son ballon  
**Léon Gohin**, Constantine, pilote  
**Claude Grandperrin**, observateur  
**Jacques Guinet**, né le 3 février 1890 à Oran, pilote, mort le 17 septembre 1915 sur l'aérodrome d'Avord, chute d'avion  
**Paul Homo**, né le 10 avril 1892 à L'Arba, lieutenant pilote à la Sal 2  
**Eugène Jamme**, Mascara, mécanicien  
**Paul Jauffret**, Saïda, pilote  
**Marcel Jeanjean**, Tébessa, pilote, voir page 26  
**Jean Jonnard**, né le 3 novembre 1896 à Alger, pilote, voir page 28  
**Robert Jumeau**,  
**Pierre-Louis Kappès**, Sidi-Bel-Abbès, pilote  
**Francis Kermina**, né le 14 juillet 1893 à Mostaganem, brevet n° 7220 à l'école de Juvisy le 27 juin 1917. Lieutenant pilote de l'escadrille SOP 131. Mort le 4 janvier 1918. Chevalier de la Légion d'Honneur, voir page 30  
**Edouard Laïck**,  
**Roger Lajous**,  
**Yves Lazare**,  
**Lecutier**,  
**Lemaître**, Mostaganem  
**Fulgence Llorca**, Oran, pilote  
**Pierre Llorca**, né le 14 novembre 1893 à Perregaux, 2<sup>ème</sup> classe  
**Jean Longobardi**, Alger, observateur en dirigeable  
**Gilbert Loup**, né le 16 septembre 1893 à Sidi-Moussa, pilote  
**Georges Magnificat**, né le 25 octobre 1889 à Constantine, lieutenant-observateur  
**Marcel Maurel**, Saïda, pilote  
**Léon Mayer**, recrutement d'Alger, lieutenant pilote au 3<sup>ème</sup> Groupe d'Aviation, mort le 5 février 1917 à Monastir (Serbie)  
**Jean Merignon**,  
**Gaston Merle**, né le 7 avril 1891 à Oran, pilote  
**René Mesguisch**, Alger, pilote, mort le 10 octobre 1917, voir page 31  
**Pierre Molbert**, Alger, pilote aux escadrilles MF 16 et MF 52, commandant la MF 204 de janvier 1916 à mai 1918  
**François Morandini**,  
**Louis Mordelet**,  
**Mouloud**, Alger, lieutenant-observateur,  
**Henri Perrière**, né le 31 décembre 1896 à Oran, pilote, voir page 5  
**Auguste Pershon**,  
**Roger Petit**,  
**Pirel**,  
**Pierre Portevin**,  
**Alexis Post**,  
**Gaston Pourcher**, né le 21 janvier 1890 à Kouba, pilote, commandant d'escadrille, deux fois blessé  
**Joseph Pucheu**, né le 21 mars 1898 à Saint-Louis (Oran), pilote, voir page 6  
**Ravaz**,  
**Marcel Renaux**, né le 5 août 1893 à Constantine, adjudant pilote de l'escadrille 144 du 1<sup>er</sup> Groupe d'Aviation, mort le 11 mai 1918 à l'hôpital Desgenettes à Lyon  
**Angelo Rimoldi**, né le 5 mai 1890 à Souk-Ahras, second-maître pilote au Centre d'Aviation Maritime d'Antibes, disparu le 2 novembre 1918 en hydravion entre Nice et la Corse  
**Roger Ritoux-Lachaud**, Bône, pilote  
**Amédée Rocca**,  
**Maurice Roess**, né le 3 février 1891 à Détrié, pilote  
**Louis Roidot**, Blida, pilote  
**Bernard Roigt**, Oran, pilote, voir page 5  
**Henri Roure**,  
**Sansön**,  
**Louis-Henri Sassari**, capitaine-pilote, voir page 8  
**Henri Scherrer**, Aïn-Témouchent, pilote  
**Lucien Schmidt**, né le 21 mai 1893 à Constantine, pilote, voir page 34  
**André Serviès**, né le 9 octobre 1887 à Saint-Denis-du-Sig, pilote, voir page 36  
**Ferdinand Serviès**, né le 21 décembre 1882 à Saint-Denis-du-Sig, pilote, tué le 22 juin 1915, voir page 36  
**Julien Serviès**, né le 24 mars 1876 à Saint-Denis-du-Sig, pilote, voir page 36  
**Paul Sicard**, Oran, commandant de dirigeable  
**Charles Simon**,  
**Raymond Tertian**, né le 7 juillet 1898 à Constantine, brigadier pilote au 2<sup>ème</sup> Groupe d'Aviation, mort le 9 octobre 1918 à Damvilliers (Meuse)

**Mathieu de Tonnac de Villeneuve**, né le 20 juillet 1891 à Maillot, pilote, quatre victoires aériennes

**Michel Trouilleur**, Philippeville, pilote

**Albert Tucci**, né le 9 février 1896 à Mouzaïa-ville, pilote, deux victoires aériennes

**Elie Valensi**, né le 28 mai 1892 à Oran, élève-pilote

**Benjamin Valensi**, né le 23 février 1881 à Alger, élève-pilote de l'Aviation Maritime, mort le 27 juillet 1914 à Draveil(Seine-et-Oise), chute d'avion

**Edmond-Paul Vallier**, né le 5 août 1881 à Oran, pilote brevet n° 269 du 19 septembre 1910, 2<sup>ème</sup> groupe d'Aviation, mort le 3 septembre 1914 à l'hôpital de Versailles après chute d'avion

**Victor Vial**, né le 15 février 1897 à Mascara, caporal pilote au 2<sup>ème</sup> Groupe d'Aviation, mort le 10 mai 1918, chute d'avion dans la Somme

**Vidal**,

**Videau**, Saint-Eugène

**Vieillard**, Mostaganem, pilote

**Auguste Villard**,

**Vilette**, Alger, pilote

**Maurice Virion**, Philippeville, pilote

**Roger Vuillemenot**, Alger

*Cette liste est loin d'être exhaustive, merci aux personnes qui apporteront des renseignements complémentaires.*

*Le pilote oranais Henri Perrière*



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

Armand Roigt

Perrière





▲ *Le lieutenant Paul Acquaviva est né le 26 juin 1883 à Bône. Elève de l'École 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 Mostaganémois Joseph Pucheu*



*Ci-contre, Clovis Armani breveté 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



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 St-Cyr en octobre 1904 - Passé à l'aviation comme élève pilote en juillet 1913 - Brevet de l'Aéroclub de France n° 1529 - Brevet de pilote militaire n° 445 en date 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 3<sup>ème</sup> 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

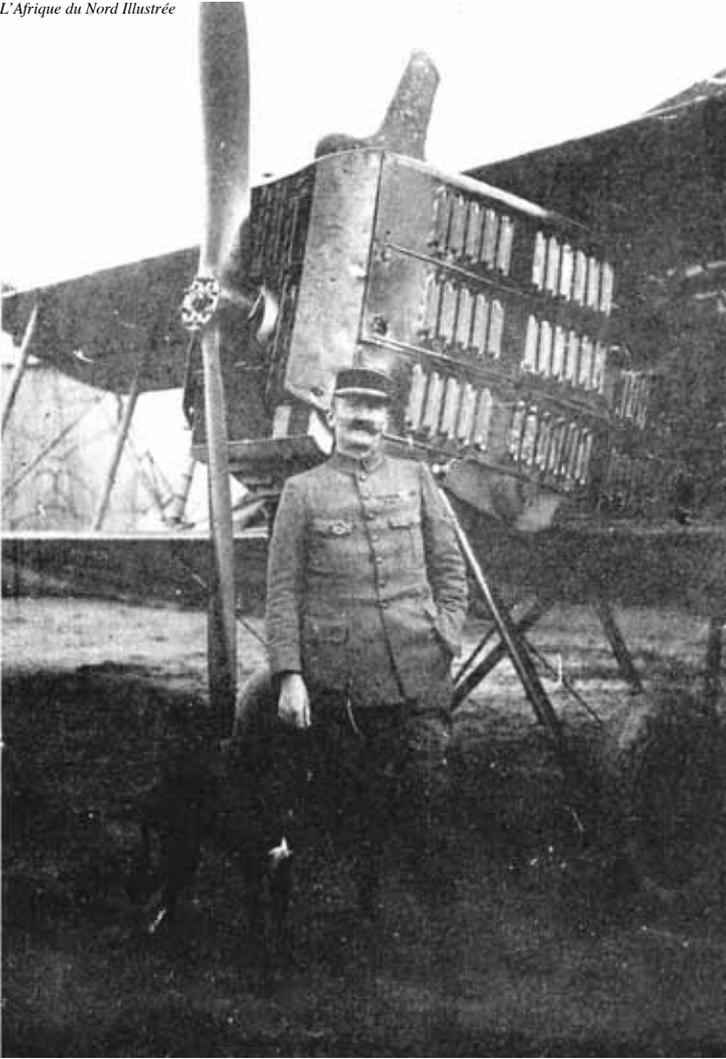


(alberdenis.free.fr-Lucien Lanier-)

▼ A droite : Le mécanicien Eugène Colin, de Burdeau



Pierre Colin



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

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*  
**Guette Hebdomadaire**  
*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 31<sup>e</sup> 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'infan-

terie, 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 2<sup>e</sup> citation à l'ordre de l'armée, le 5 août 1915 :

« Jeune pilote qui récemment arrivé d'une



ALBERT AUGER

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

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. »

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 (3<sup>e</sup> 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 émouvante 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, entraînait 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. »

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'avisé 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 4<sup>e</sup> avion allemand. »

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

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



## DÉPART EN RECONNAISSANCE

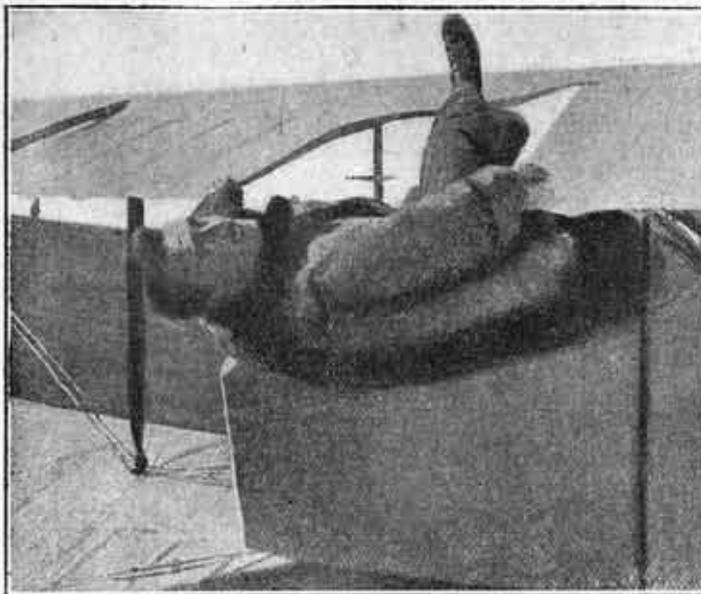
Le capitaine Auger commença la guerre dans l'infanterie où, sous-lieutenant, il fut grièvement blessé et décoré.

## 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 8<sup>e</sup> citation. Brillant pilote de chasse. Blessé une fois dans l'infanterie, deux fois dans l'aviation, reste un modèle d'entraînement et d'énergie. Le 11 mai 1917, a abattu son 5<sup>e</sup> 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, tourne 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, étendant 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



*Escadrille BR 123*

Moreau-Berillon

Jean Bovet



Jean Bovet





▲ Maurice Bovet et son mitrailleur-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



# 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 (5<sup>ème</sup> 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.



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 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 avons 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, photographe 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.

F. BOYAU, MARÉCHAL DES LOGIS  
Boyau avait commencé sa carrière militaire dans le train des équipages, mais avait vite demandé à passer dans l'aviation.

Lieutenant SARDIER.

# 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'Édition 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

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 res-

### LA LÉGION D'HONNEUR

pect, 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 dragons, 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

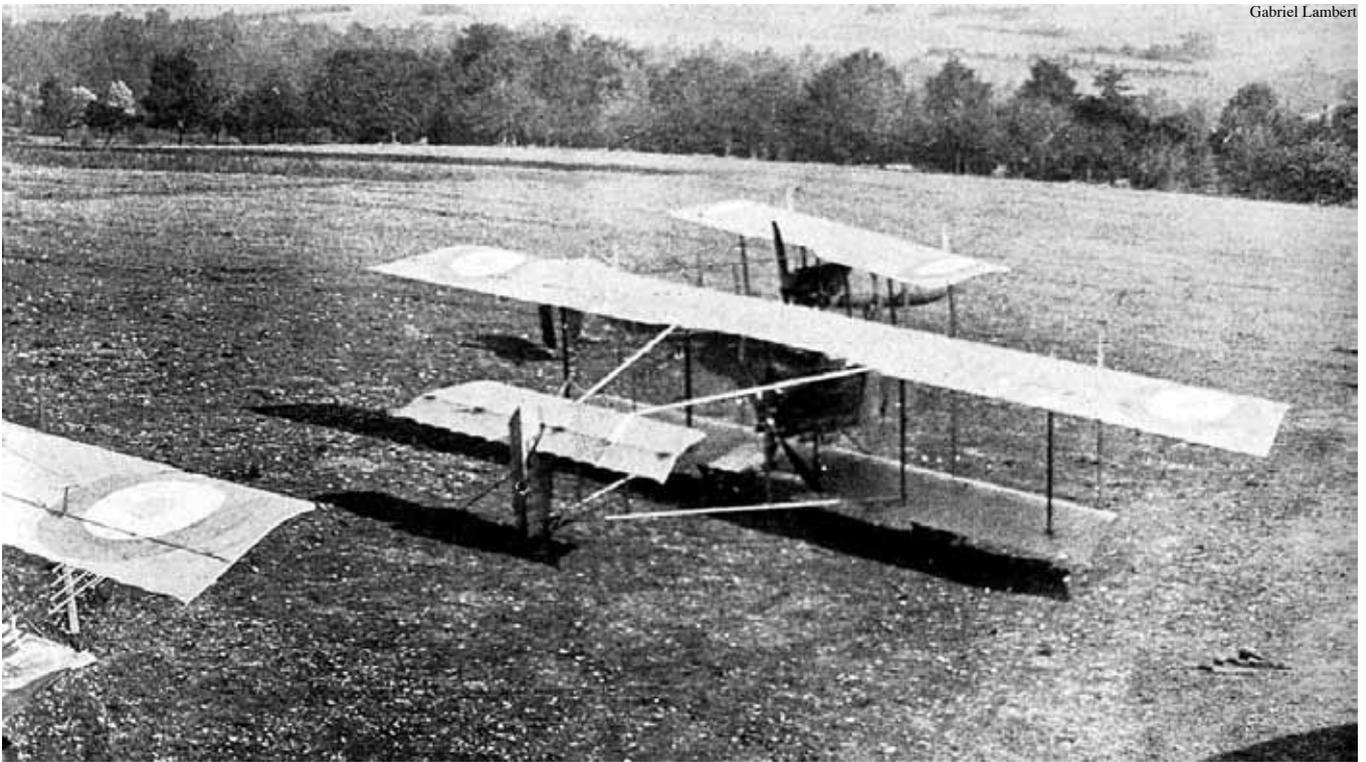


Gabriel Lambert

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



Gabriel Lambert

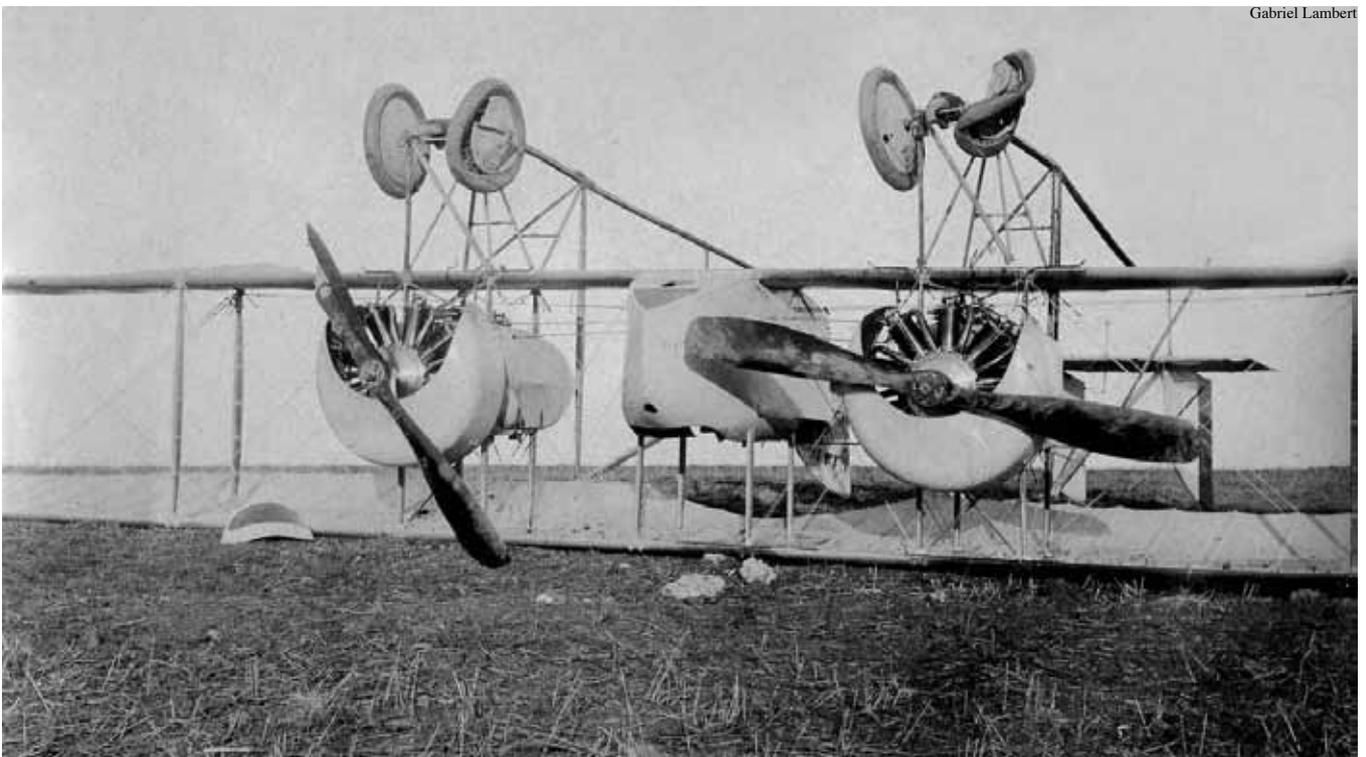


▲ Caudron G.3



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

▼ Caudron G.4



# Emile Ducommun

A.T.M. AN.

Nom Ducommun

Prénoms Emile - Henri

Grade 1<sup>er</sup> Lt - 15-4-16 le

Recrutement Constantine N° M<sup>e</sup> au Recrut<sup>e</sup> :

Classe 1913 N° M<sup>e</sup> au 3<sup>e</sup> Groupe d'Aviation

Engagé } le 3 Aout 1914 au 7<sup>e</sup> G. Artillerie à pied D'Algérie  
 Appelé }

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

Emploi à l'Aviation Division 108

Venu de 108 Art. L. 8<sup>e</sup> D<sup>e</sup> 1<sup>er</sup> Esc le 8/3/17

Né le 11 Sept 1893 à Sétif

A Sétif / Algérie / Emilia Medici

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

Profession avant la mobilisation Etudiant en science

Diverses mutations depuis la Mobilisation :

7<sup>e</sup> Groupe Artillerie à pied  
5<sup>e</sup> Artillerie à pied  
108 Artillerie Lourde

Décorations { Chevalier Légion d'honneur, Médaille Militaire,  
 Officier Croix de guerre, Coloniale.  
 R. 2-1-1916

Citations

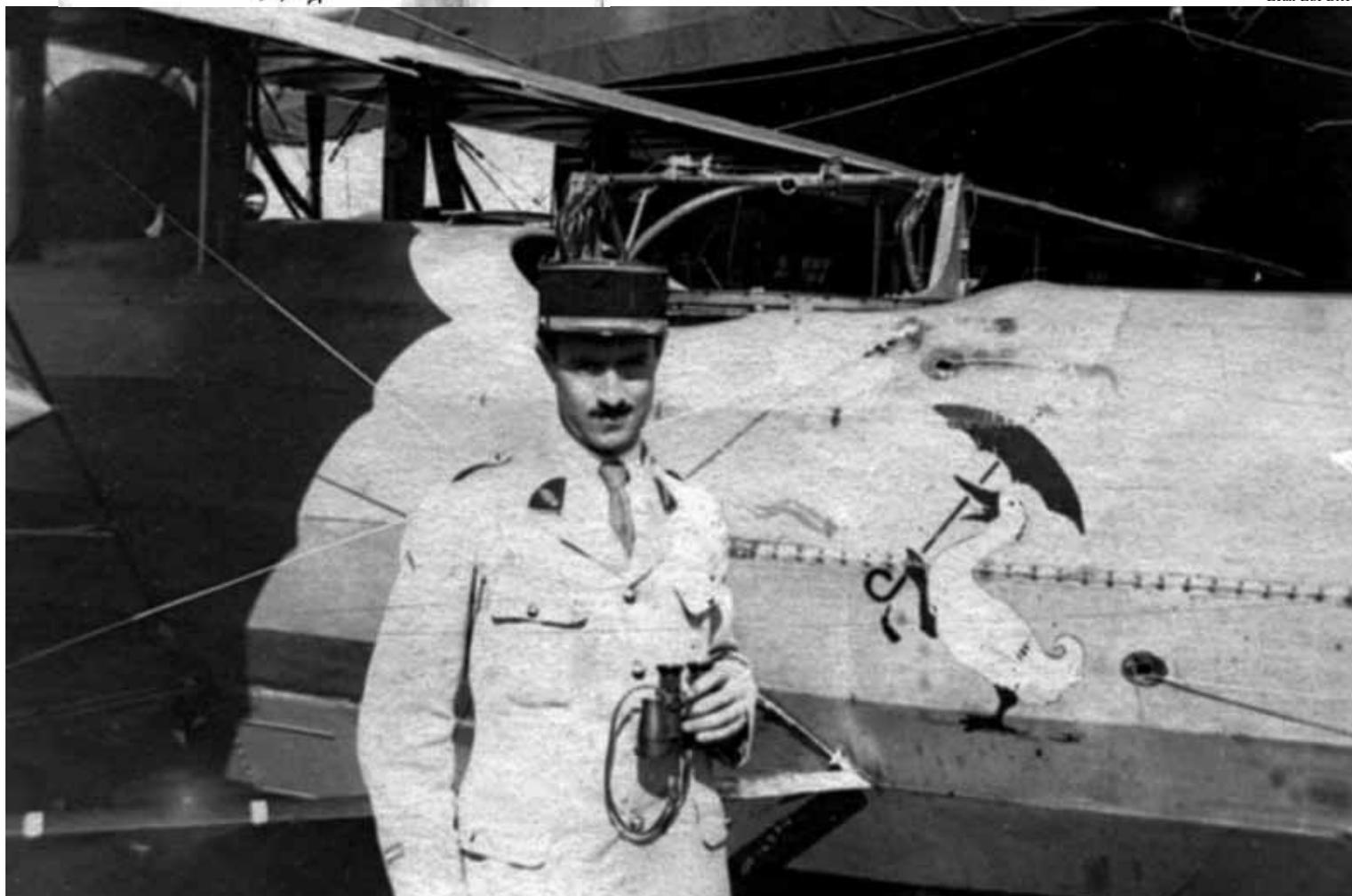
Signature : 



Lean-Luc Brice

Emile Ducommu, 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 102<sup>ème</sup> 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 102<sup>ème</sup> 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 102<sup>ème</sup> 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

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.

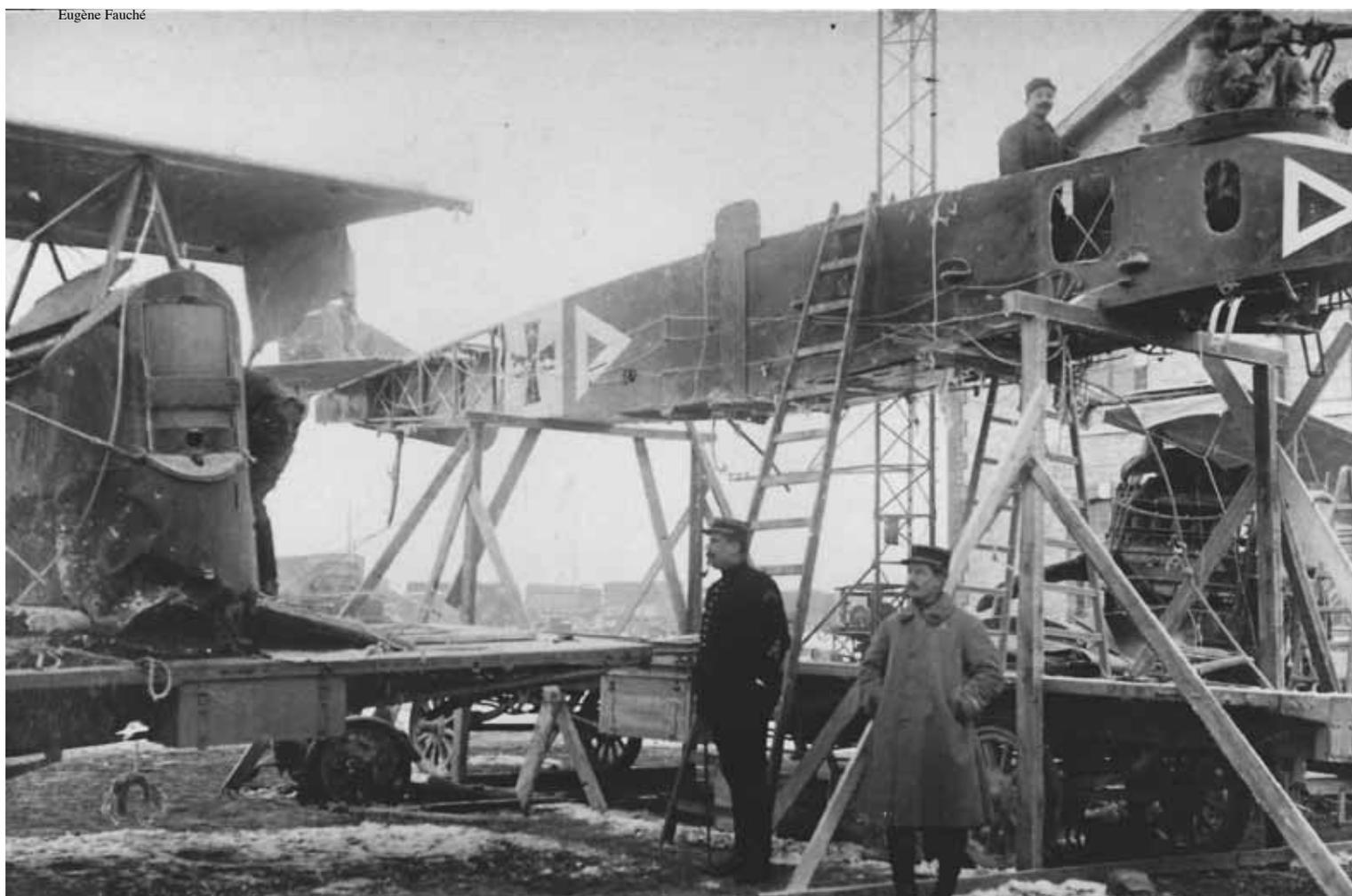
Devenu garagiste près la guerre, il s'occupera très activement de l'Aéro-club de Djidjelli.



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

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



▼ L'escadrille Ni 91 équipée de Nieuport



# Marcel Jeanjean

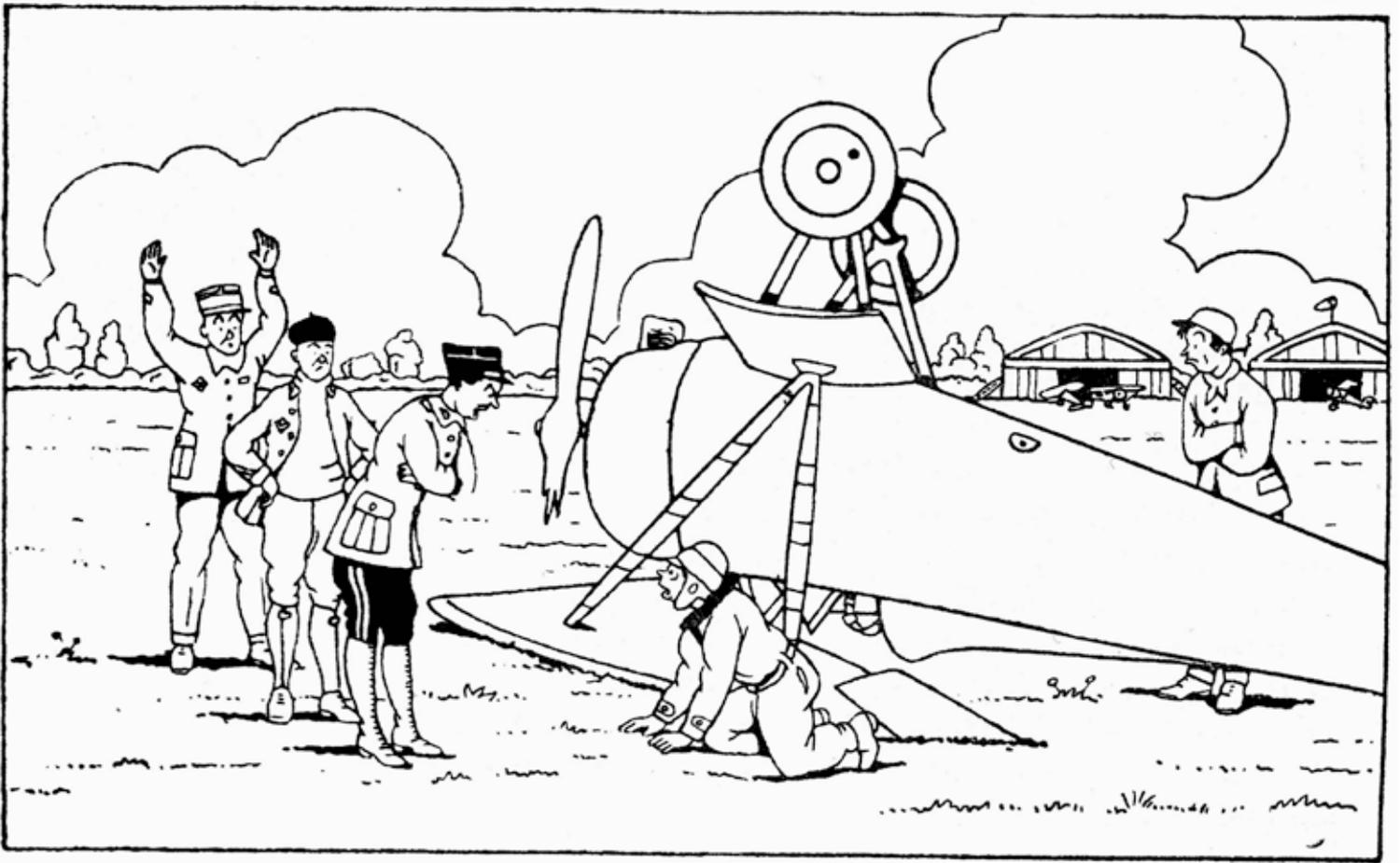
Marcel Jeanjean est né en 1892 à Sète puis se retrouve à Tébessa où son père était postier avant d'être muté à Aïn-Beida puis Relizane.

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.

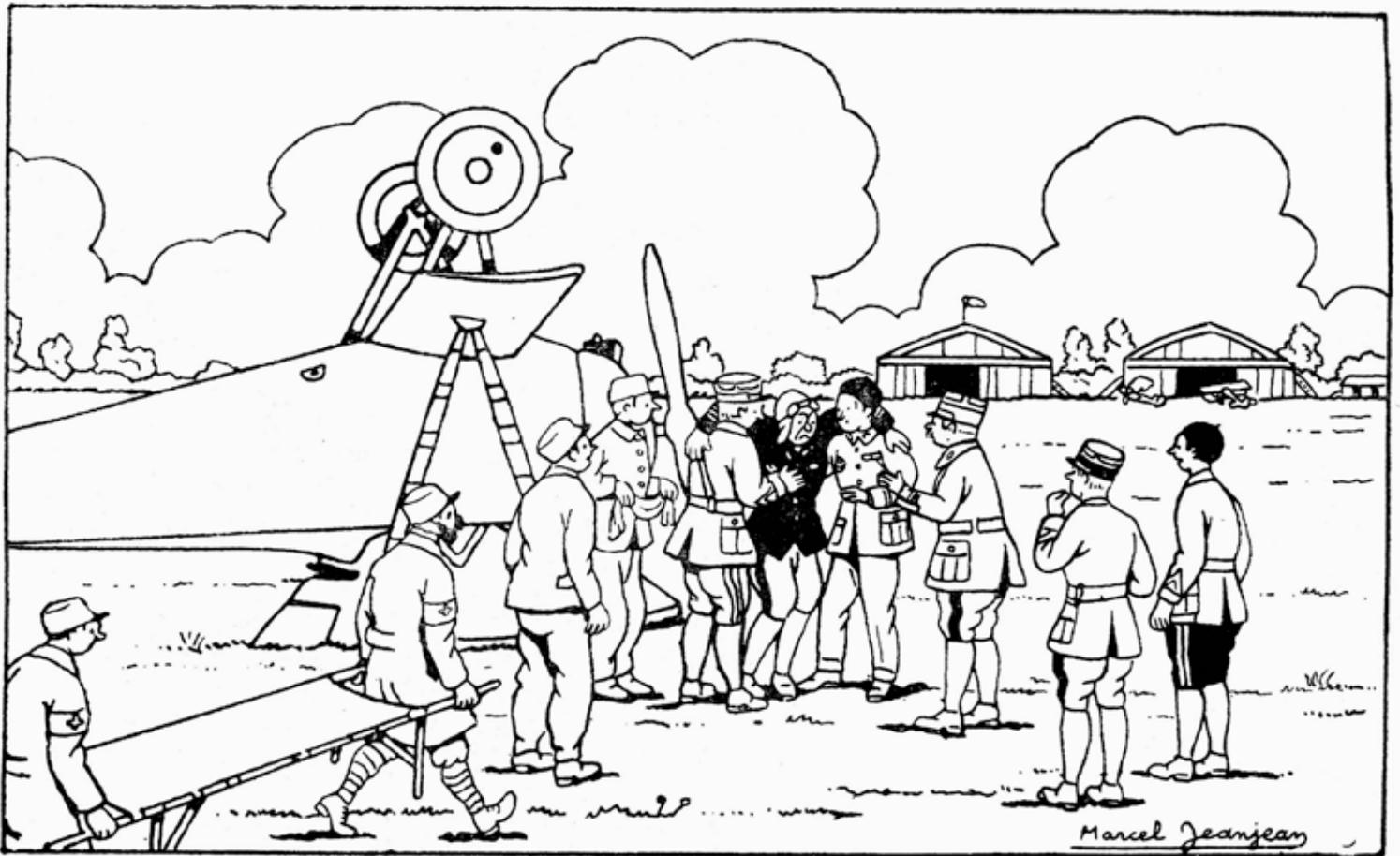
Nommé peintre officiel de l'Air, Jeanjean continuera une activité parallèle d'illustrateur pour des publications civiles, en grande partie destinées à la jeunesse (*Les Aventures de Tique et Toque* dans *Pierrot Magazine*, *Fondation de la Jeunesse nouvelle*, *Le Sourire* etc.). Sa carrière d'illustrateur 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: 90, Quai des Célestins, Paris IV<sup>e</sup>  
TÉLÉPHONE: ARCHIVES 88-89 — CHÈQUES POSTAUX: PARIS 443-83  
Abonnement d'un an: France: 12 fr. — Union postale: 20 fr. — Autre pays: 30 fr.

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

## UNE AILE S'EST FERMÉE

### Jean Jonnard

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 Jonnard et au pilote qui l'accompagnait Decanis. Ce que l'on n'a pas suffisamment dit, c'est qu'en la personne de Jean Jonnard, 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 Jonnard 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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 Jonnard, gouverneur général de l'Algérie de mai 1902 à mai 1911.

*Documents communiqués par Jean Fornal et Martine Feaugas.*



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

Le 4 janvier 1918, à 4 h du matin, un avion revenant vraisemblablement d'une mission de bombardement de nuit sur le secteur de Mannheim-Ludwigshafen, tente un atterrissage de fortune près de la gare de Surbourg, mais ayant heurté une ligne électrique à haute tension, il capote. La dépouille de l'aviateur, ramenée à Haguenau, est inhumée au cimetière Saint-Georges. Sur la tombe est placée une plaque portant les initiales F.K., initiales 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 St-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 St-Raphaël du 5 juillet 1917 au 23 août 1917

Au Centre d'Aviation Maritime de Perpignan du 1<sup>er</sup> 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**  
Prénoms *Calixte Léon René*  
Grade *sous-Lieutenant Aviation maritime*  
Corps *9<sup>e</sup> Régiment d'artillerie à pied*  
N° *2220* au Corps. — *CL 1894*  
Matricule. *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 *Algerie*  
Arr. municipal (p<sup>r</sup> Paris et Lyon),  
à défaut rue et N°.  
Judgement rendu le *14 octobre 1919*  
par le Tribunal de *Perpignan*  
cette ou jugement transcrit le *22 octobre (?)*  
à *Comalon (Var) Domicile: Paris (16<sup>e</sup>)*  
N° du registre d'état civil  
269-703-1022. [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 bateaux 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'entraînement, 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 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 monoplane 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 2<sup>e</sup> 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

aterrissant dans ses lignes. En récompense de son ardeur à l'ouvrage le vétérinaire était nommé le 1<sup>er</sup> 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 passa entre 6 h. 1/2 et 7 heures, le 28 mai, au matin. J'étais parti à l'affût avec des intentions homicides et furieuses 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 concomitantes 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 poney — se dirigeait vers Château-Thierry et directement Paris. Il était beau, il était palmeur, il allait vite ; il portait des espoirs 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'avancerais ; 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 tira 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 gros 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 tira 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 ter-

miné ; 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 horrible : la fuselage de l'Allemand, derrière la tête du Boche, se couvrait 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 une vision 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



ARCHITECTE

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

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. »

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 conquièrent 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 300 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 1<sup>er</sup> 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

▼ 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



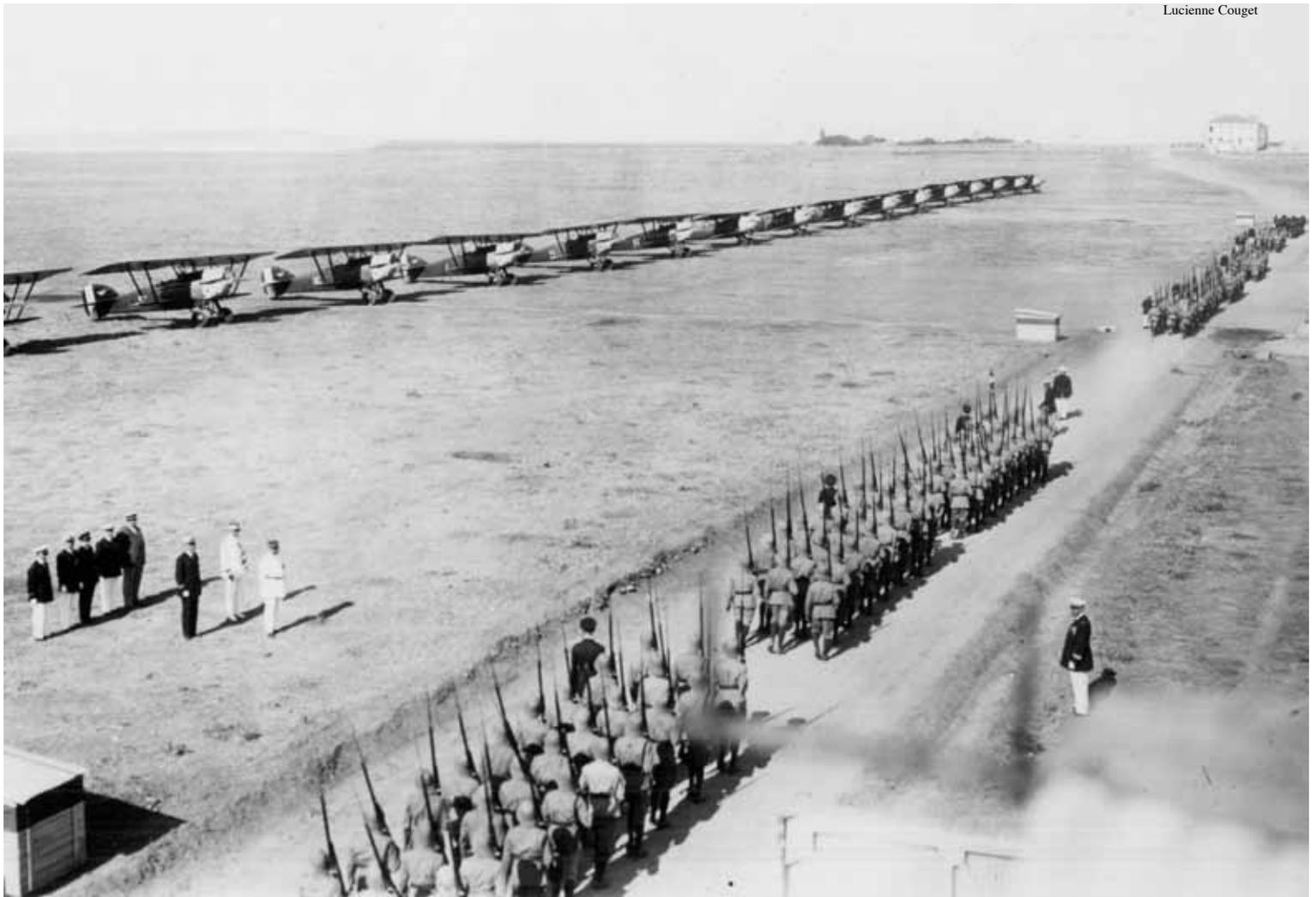
Lucienne Couget





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



Collection Wagner

31. OUDJDA (Maroc) — L'Aviateur Serviès se préparant à voler

▼ 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

*Fédération Aéronautique  
Internationale*

**FRANCE**

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

*M<sup>r</sup> 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 :*

*A. Moran*



*Signature du Titulaire :*

*N<sup>o</sup> 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, en 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, assa-gie, 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 :

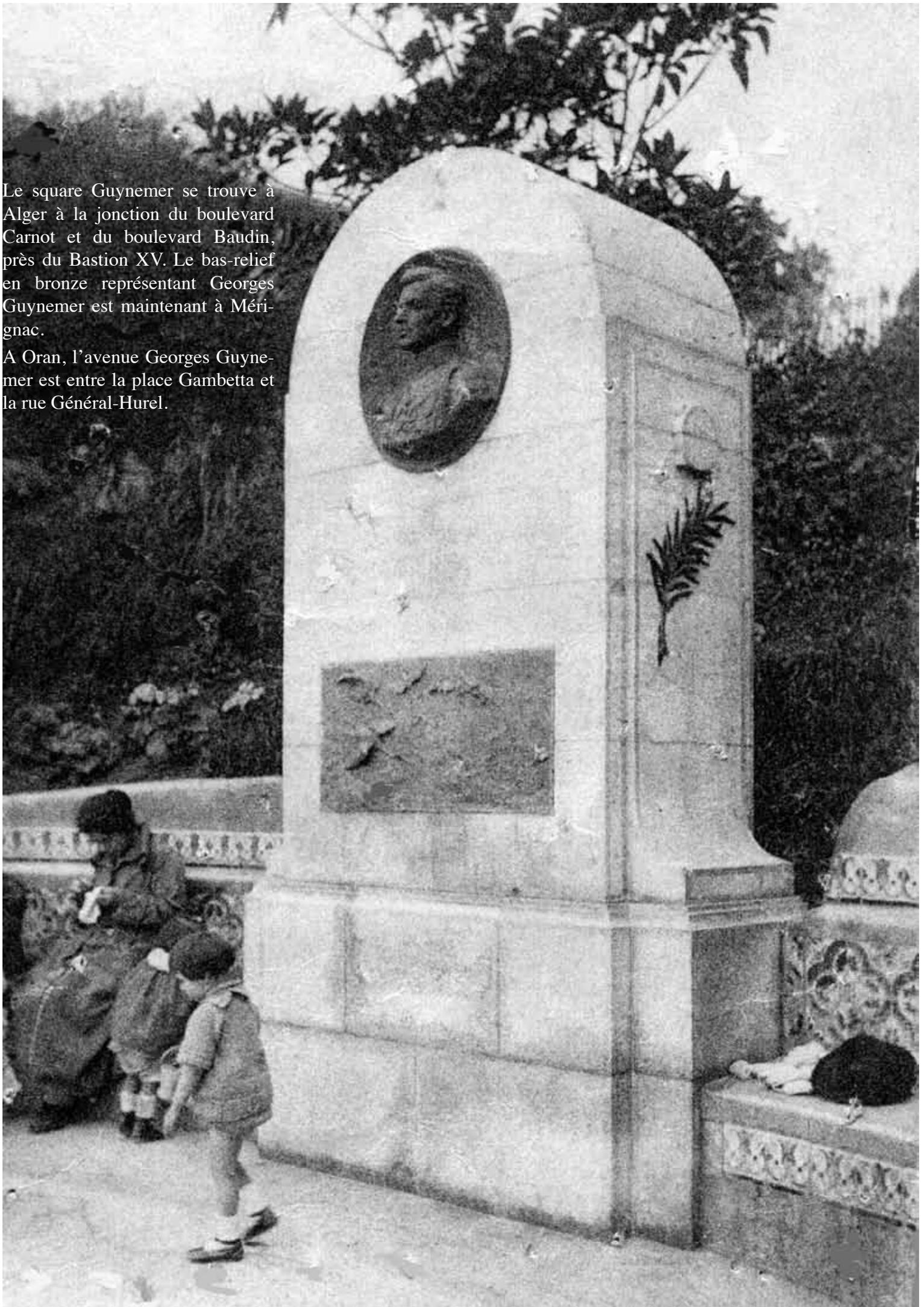
*Mort au champ d'honneur le 11 septembre 1917. Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race : ténacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire, il lègue 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 Méri-gnac.

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





**Pierre JARRIGE**

[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)

ISBN 2-9506620-6-4

Janvier 2015

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

