

Jean Rigollot.

LES YEUX DE L'ARTILLERIE

A la mémoire
des

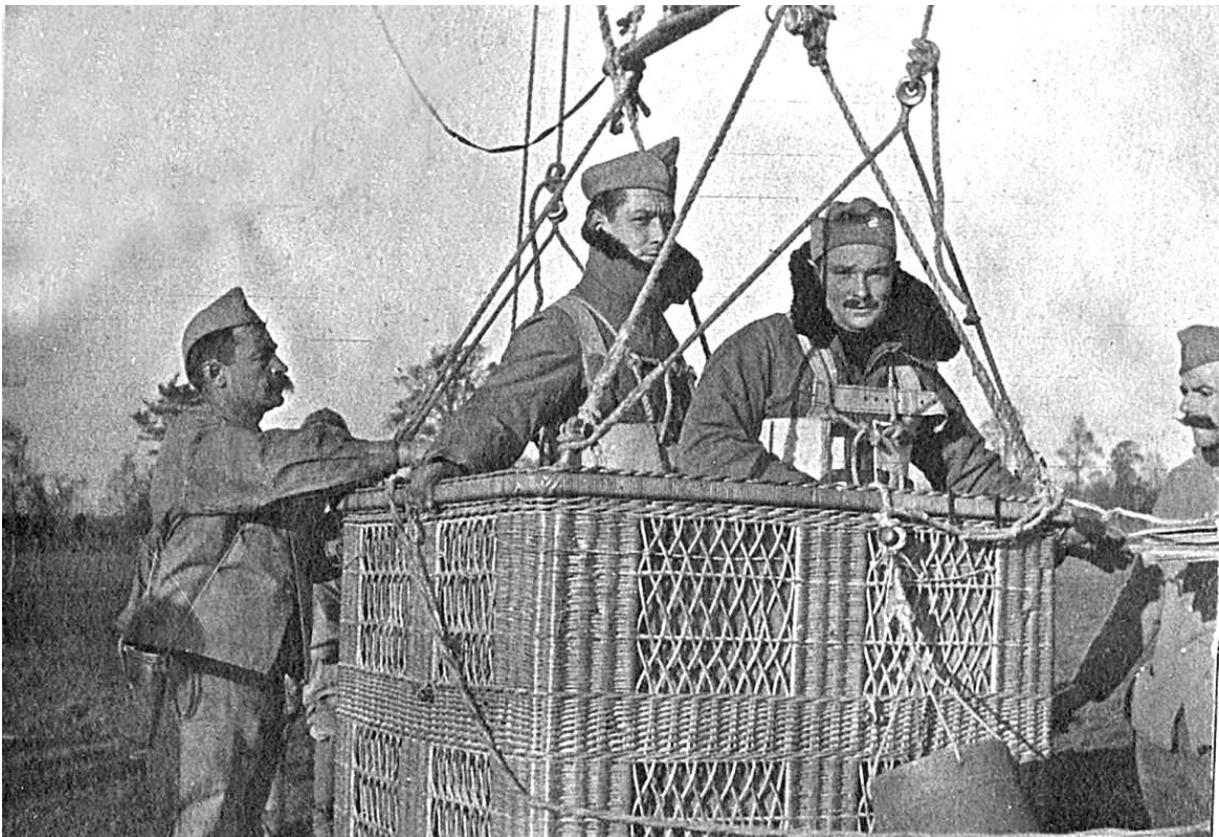
AEROSTIERS
DE
1914-1918



**A la mémoire de mon grand-père maternel :
Honoré Marcel Robert Gogien (1886-1959), Aérostatier en 14 -18.**

**A la mémoire des Officiers, Sous - Officiers, Caporaux, et Soldats
des régiments d'Aérostation morts pour la France. A leurs familles.
Aux mutilés et blessés, aux vaillants Observateurs et à tous les
Aérostatiers qui ont contribué à la Victoire.**

**"Le génie observateur demande un esprit juste et pénétrant, une imagination
vive, une sensibilité profonde " (Marmontel)**



Observateurs (Somme 1918).
(document offert par la famille de Maurice Chinot.)

*Travail personnel présenté au Prix du Devoir de Mémoire (ANSORAA).
Mars 2016
Une première version de ce mémoire a été présentée en mars 2010.*

Merci à mon épouse pour son soutien.

TABLE DES MATIERES.

Avant – propos.	05.
Origines et évolution de l'aérostation.	06.
Honoré Marcel Robert Gogien.	07.
Quelques personnes de la 39^e Compagnie.	08.
L'uniforme des Aérostiers.	09.
Evolution des insignes généraux des Aérostiers.	10.
Général Hirschauer.	15.
Cerfs-volants, ballons captifs, dirigeables.	16.
Les cerfs-volants.	16.
Les ballons captifs.	20.
+ Statistiques.	21.
+ Lieutenants Staehlé et Brillaud de Laujardière.	21.
+ Statistiques, relevé d'observations.	22.
+ Catastrophe du 5 mai 1916.	23.
+ Après la bataille de Verdun.	24.
+ Ballon sphérique de type E.	25.
+ Moments de détente.	25.
+ Saucisse de type M.	26.
+ Ballon de type H.	27.
+ Ordre 44 du Général de division commandant la RGAL.	28.
+ Ordre général N°44 du Général Maistre.	29.
+ Biographie du Général Paul Maistre.	30.
+ Ordre N° 44 signé du Lt. Combrond.	31.
+ Comment mourut le Sous-lieutenant Ray.	32.

Les dirigeables.	.....	33.
+ Le dirigeable Lebaudy.	.....	34.
Bibliographie.	.....	37.
Bibliographie internet.	.....	39.
Annexes.	.....	40.
+ Quelques exemples de courriers après l'ouverture d'un site internet sur les Aérostiers.	.....	41.
+ Courrier avec " The Australian Society of World War One Aero".	.....	49.
+ Article en langue anglaise réalisé avec P. Chapman.	.....	51.
En guise de conclusion.	.....	58.

AVANT- PROPOS.

Les savants et les militaires ont compris depuis longtemps qu'un ballon captif peut être un excellent outil pour observer les champs de batailles.

Le 2 avril 1794, une compagnie d'aérostiers est créée sous les ordres de Jean-Marie Coutelle, et le 2 juin 1794, "L'Entreprenant" s'élève au-dessus de la ville de Maubeuge assiégée par les Autrichiens.

Le 26 juin 1794, les Aérostiers contribuent à la victoire de Fleurus sur les Autrichiens en renseignant l'état-major du général Jourdan (cette victoire ouvre la Belgique à la France).

Au cours de la Première Guerre Mondiale, après la stabilisation du front, l'artillerie prend une importance de premier plan. Ses perfectionnements imposent des processus de repérage et d'observation de plus en plus élaborés et ingénieux.

Si les avions sont les précieux auxiliaires de l'artillerie, le ballon captif est très employé. Les modèles français, allongés, de grande taille, sont baptisés "saucisses", et les modèles allemands, "Drachen" (dragons). Ces derniers pullulent devant Verdun, en chapelet d'une cinquantaine d'unités sur un front de 50 kilomètres.

Equipés de puissantes jumelles, les observateurs surveillent une bonne partie du front, transmettant au sol, par téléphone, les objectifs à bombarder.

A proximité des premières lignes, ces équipements ne sont pas utilisables. Alors, les observateurs dépensent des trésors d'ingéniosité pour atteindre leur objectif. Un pan de mur encore debout, une cheminée, un tronc d'arbre creusé, constituent d'excellents postes d'observation au sommet desquels on accède par une échelle mobile à coulisses. Certains astucieux, durant la nuit, vont même jusqu'à enlever un arbre mort pour le remplacer par une copie en tôle d'acier à l'épreuve des balles. Il faut savoir que, systématiquement, tout arbre encore debout est la cible des tireurs d'élite.

A partir d'un abri creusé dans le sol, l'artilleur peut observer l'ennemi grâce à un périscope dissimulé derrière un tronc d'arbre mince.

En cas d'attaque violente, toutes ces trouvailles deviennent souvent inutilisables, à cause de la fumée épaisse dégagée par les explosifs. Alors, le seul "outil" efficace en de pareilles circonstances est **l' Homme**, cet héroïque "coureur" portant, au péril de sa vie, un message écrit à la hâte au Poste de Commandement de l'Artillerie devenue aveugle.

(D'après "L'uniforme et les armes des soldats de la guerre 1914-1918" de Liliane et Fred Funcken, Tome 2, Cavalerie-Artillerie-Génie-Marine-Services divers. Casterman. 1971.)

ORIGINES ET EVOLUTION DE L'AEROSTATION.

En **1794**, les premiers Aérostiers français sont créés par le Comité de Salut public. C'est à cette date que la fabrication des aérostats devient une entreprise scientifique, et que la première école d'aérostation est créée à Meudon (1). Le premier aérostat militaire construit fut baptisé « L'Entreprenant ».

Après son utilisation lors des sièges de Maubeuge et de Charleroi, ce nouvel outil participa à la bataille de Fleurus, le 26 juin 1794, entre les coalisés (Royaume Uni, Autriche, Hanovre) et la France. A bord d'un ballon d'observation, le capitaine Coutelle put observer le dispositif des coalisés.

Vers 1862, au cours de la guerre de Sécession (La « Civil War » aux Etats – Unis) Thaddeus Lowe arriva, grâce à l'appui du Président Lincoln, à devenir officiellement aérostier de l'Union et à obtenir l'autorisation de construire un ballon de reconnaissance aux frais de l'Etat. Lowe a très certainement évité à l'Union une défaite écrasante par ses reconnaissances aériennes à la bataille de Fair Oaks les 31 mai et 1^{er} juin 1862.

En **1870-1871**, des ballons libres sont utilisés pour faire communiquer Paris assiégé avec la province. 64 ballons franchissent les lignes prussiennes avec 64 aéronautes, 91 passagers, 363 pigeons voyageurs et 9000kg de lettres. 5 de ces ballons sont capturés par l'ennemi, 2 sont perdus en mer.

Puis arrivent les essais infructueux de **Tissandier (1843 – 1899)** dans l'emploi de ballons captifs à l'Armée de la Loire, ainsi que l'insuccès des Allemands avec un ballon captif au siège de Strasbourg.

Après 1870, c'est l'Organisation de l'Aérostation militaire "en temps de paix". En **1875**, le Capitaine **Charles Renard (1847 – 1905)** installe à Chalais-Meudon un centre d'études, d'expériences et d'instruction, berceau de l'aérostation française.

En **1886**, création de 4 Compagnies d'aérostiers à raison d'une dans chacun des 4 premiers régiments du génie. Ces 4 Compagnies sont réunies à Versailles en 1900 et forment le 25^{ème} Bataillon du génie, commandé par **Auguste-Edouard Hirschauer** (né à St Avold en 1857, décédé en 1943. Polytechnicien, organisateur de l'aéronautique militaire, commandant, en 1914, une brigade d'Aérostiers avec les 5^e et 8^e Régiments du Génie de Versailles, nommé Chef d'Etat Major de Paris, il travaillera sous les ordres du Général Galliéni, deviendra gouverneur de Strasbourg en 1918, puis sénateur de la Moselle en 1920.).

A ce moment là, les aérostiers doivent former, à la mobilisation, 8 Compagnies d'aérostiers de Campagne, 4 Compagnies d'aérostiers de Place (Verdun, Toul, Epinal, Belfort).

L'équipement des unités est constitué par un ballon sphérique de 540 mètres cubes, avec treuil à vapeur. Peu de temps après, sont mis en service : Le ballon sphérique de siège de 750 mètres cubes, avec treuil à vapeur de siège (mises en œuvre due aux Capitaines du génie **Pezet** et **Borschneck**). C'est avec ce matériel que les Aérostiers commencent la guerre de 1914. En outre, vers 1910, chaque Grande place forte est dotée de 6 ballons captifs, mis en œuvre par 2 Compagnies d'aérostiers à 3 sections.

(1) L'établissement fut placé sous la direction d'un savant à l'esprit inventif, Nicolas-Jacques Conté associé à Coutelle. Il construisit des ballons destinés à la guerre contre l'Autriche. Physicien et chimiste, Conté était aussi peintre et, dans une série d'aquarelles, il illustra les différentes phases de fabrication. Il fut l'inventeur d'un vernis souple à base de caoutchouc qui, n'entrant pas en réaction avec l'hydrogène garantissait une meilleure étanchéité. Les ballons pouvaient rester gonflés pendant trois mois. Cinq ballons furent construits à Meudon. L'entreprise n'était pas sans danger. A la suite d'une explosion, Conté perdit un œil. Cette blessure ne l'empêcha pas d'accompagner Bonaparte dans l'expédition d'Egypte en emportant un aérostat de sa fabrication. Bien que Bonaparte considérât Conté comme un génie, il resta méfiant à l'égard des ballons et n'en utilisa aucun au cours de ses guerres. Il fit fermer l'école-atelier de Meudon en 1799.

ORIGINES ET EVOLUTION DE L'AEROSTATION.

En **1912**, c'est la mise en service d'un certain nombre de dirigeables. La loi du 29 mars 1912 crée des unités d'aviation. Par arrêté ministériel du 28 novembre 1913, les troupes et services d'aviation et aérostation, sont autonomes. L'aérostation, alors, est presque uniquement orientée vers le dirigeable. Dès 1911, sont supprimées les Compagnies d'aérostiers de campagne. En 1913, on décide de ne plus remplacer le matériel des parcs d'aérostation de Place. Le ballon captif est donc destiné à disparaître. Ainsi, est la situation au début de la guerre de 1914.

Au premier jour de la mobilisation, les compagnies de Place sont structurées et organisées, mais elles ne doivent pas s'éloigner des camps retranchés auxquels elles sont affectées. Les armées de campagne sont, par conséquent, entièrement dépourvues de ballons captifs alors que les Drachen allemands ascensionnent, profitant du beau temps d'août 1914. Parmi les aérostiers "prisonniers" dans leurs places fortes, le Capitaine **Saconney** du port d'attache d'Epinal, propose, et obtient du gouverneur d'Epinal, l'autorisation de travailler pour la 1^{ère} Armée en organisant une section automobile d'Aérostiers.

Saconney utilise le ballon normal de 540 mètres cubes des anciennes compagnies d'aérostiers de campagne supprimées, et le treuil automobile de la section des cerfs-volants d'expérience. **Saconney**, tout en restant affecté à son port d'attache qui est Epinal, travaille, grâce à sa mobilité, pour les formations de campagne autour d'Epinal, parcourant chaque jour, 20 à 40 kilomètres et rentrant chaque soir à son lieu d'affectation. **Saconney** est l'organisateur, mais aussi le seul observateur. Bientôt, il est rejoint par un simple soldat de la section des cerfs-volants, **Tourtay**, qu'il forme comme observateur. Devenu très compétent, **Tourtay** est bientôt promu sergent (au 1^{er} groupe d' Aérostation, 39^e Compagnie d'Aérostiers de Campagne. Camarade d'Honoré Marcel Gogien, Sergent-fourrier en mai 1917) puis sous-lieutenant.

Le 28 août 1914, **Saconney** s'installe sur la **Mortagne** (à une quarantaine de kilomètres d'Epinal), parcourt le front de l'Est pendant 14 jours, se relie par téléphone avec les premiers canons lourds (2 pièces de 155, 2 batteries de 120 long), règle les tirs, repère des batteries ennemies, signale des mouvements de troupes, surveille les routes. Les résultats de **Saconney** sont de plus en plus connus, et les armées de l'Est réclament elles aussi le concours des aérostiers. Au cours des 15 premiers jours de septembre, 8 ballons s'évadent des places fortes et opèrent avec elles.

Le 28 septembre 1914, la section d'aérostation du Capitaine **Saconney** est officiellement constituée en Compagnie d'aérostiers de campagne sous le nom de 30^{ème} Compagnie.

Epiées en permanence par les Drachen allemands, impressionnées, et déçues de ne pas avoir la contre - partie, de ne pas sentir derrière elles des ballons captifs français, toutes les armées demandent des ballons captifs au G.Q.G. Ce dernier réagit en donnant l'ordre à l'aéronautique de procéder au plus vite, à l'organisation de nouvelles compagnies d'aérostiers de campagne.

L'organisation des 26 premières compagnies d'aérostiers est étudiée au G.Q.G par le commandant, devenu plus tard contrôleur, **Jaillet** - qui dirigea l'aérostation au G.Q.G. d'août 1914 à juin 1915 - et réalisée avec le concours des officiers du ministère : Le lieutenant-colonel **Guéry**, et le Commandant **Do**.

En moins de deux ans, les 4 compagnies d'aérostiers de place d'août 1914 sont scindées, se multipliant sans cesse, et parviennent à constituer **75 compagnies d'aérostiers de campagne**.

La 39^{ème} Compagnie où servit Honoré Marcel Gogien fut formée le 1^{er} décembre 1914, constituée par la section de cerfs-volants d'Epinal. Elle fut dissoute le 6 février 1919.

HONORE MARCEL ROBERT GOGIEN, **Grand-père maternel.**

Il naquit le 18 mai 1886 à Leffonds (Haute-Marne), décéda le 27 juin 1959 à Prauthoy (Haute-Marne) et fut ingénieur du service vicinal, fils de Pierre Isidore Gustave ciselier et de Dimey Marie-Rose Clotilde.

Marcel fut appelé bon pour le service armé de la classe 1906 de la subdivision de Langres, canton de Nogent. N° 552 au registre matricule de recrutement . Son temps de service accompli dans l'armée d'active fut de 1 an 11 mois 25 jours. Grade à l'époque de la libération du service actif : Caporal. Nommé Sergent (1) le 17 juin 1915 (Don N° 3768 S.A du chef de Service Aéronautique Xème Armée).

Dates des passages et de la libération :

- Dans la disponibilité de l'armée active: 23 septembre 1909.
- Dans la réserve de l'armée active: 1er octobre 1909.
- Dans l'armée territoriale: 1er octobre 1920.
- Dans la réserve de l'armée territoriale: 1er octobre 1926
- Libération définitive du service militaire: 1er octobre 1932.

Campagnes: Contre l'Allemagne du 2 août 1914 au 24 mars 1919.

A accompli une période d'exercices dans le 1er Rgt du Génie, Cie 7/4 du 5 au 26 juillet 1919. Instruction commencée le 10 octobre 1907 et jugée suffisante pour être mobilisé le 25 février 1908. Instruction terminée le 24 septembre 1909. Elève caporal le 15 novembre 1907, classé 22ème sur 53 avec la note de 15,42. Sergent fourrier le 21 avril 1916. Tir à la cible: 1909. Classé 11ème et récompensé par un "Cor de chasse brodé Or" (Ces données extraites du livret militaire).

Marcel fut affecté au 1er Groupe d'Aérostation (Epinal) du 4 août 1914 au 27 janvier 1919 (39^e Compagnie Automobile d'Aérostiers de Campagne), puis au 3ème régiment du Génie du 28 janvier 1919 au 14 mars 1919.

Au moment de la libération, il était Sergent 3^{ème} Génie Cie C/22.

(Informations fournies par le Livret Militaire).

(1) Sergent Fourrier.



Plaque d'identité du Poilu.
Classe 1906.
Collection personnelle.

Quelques personnes de la 39^e Compagnie d'Aérostiers de Campagne côtoyées par Marcel Gogien.

- **Arondel** (Lieutenant) : Observateur à bord du ballon 39. Il signala, lors de la bataille de la Somme, le 19 septembre 1916, le passage de 35 trains sur les voies ferrées au Nord de Péronne. Ce renseignement permit de prévoir l'attaque allemande du 20 sur Bouchavesnes.
- **Brillaud de Laujardière** (Sous-lieutenant) : Observateur qui, lors de la bataille de la Somme, repéra au campement, 5 drachen ennemis, et régla sur eux, un tir de 16 de marine à une distance de 15 à 17 km. Ce soldat observa aussi la progression des troupes françaises vers Maurepas.
- **Combrond** (Lieutenant) : Commandant de la 39^e Compagnie (voir ci-dessous).
- **Tourtay** (Sous-lieutenant) : Observateur très compétent, formé par Saconney. Lors de la bataille de Verdun en 1916, fit des observations des fantassins allemands entre le fort de Vaux et le ravin de la Caillette le 21 mars 1916, et vit des Allemands descendre les pentes de Hardaumont le 2 avril 1916. .



archives familiales.

L'UNIFORME DES AEROSTIERS



archives familiales.

Marcel Gogien en grande tenue

L' UNIFORME DES AEROSTIERS.

Dans la préface de "Historique des 1^{er} et 2^{ème} Régiments d'aérostation d'Observation pendant la campagne 1914-1918, le général Hirschauer écrit :

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

La photo de Marcel Gogien en grande tenue (page 10) nous montre cinq détails intéressants:

- Sur le col de la veste, **le chiffre 1** : Appartenance au 1^{er} Groupe d'aérostation.
- Sur la manche droite de la veste : **Mongolfière, attribut spécial des sapeurs-aérostiers**, cousu.
- Sur la manche gauche : **Un cor de chasse**, normalement brodé or, distinction pour un bon classement au tir au fusil,
- Une **"ancre à un vol" (sous le cor de chasse)**, de gueules pour les caporaux et les soldats, ou "ancre d'or à un vol d'argent bordé d'une lisière d'or" pour les sous-officiers.
- Sur la boucle du ceinturon, les attributs du **Génie** : Cuirasse et pot-en-tête.

Pour de plus amples précisions, voir en pages 12, 13, 14.



Attribut du Génie sur une boucle de ceinturon.
Collection personnelle.

EVOLUTION DES INSIGNES GENERAUX DES AEROSTIERS.

Suite aux services rendus durant le siège de Paris en 1870, l'organisation rigoureuse de l'aérostation militaire apparaît comme nécessaire. Ainsi **quatre compagnies d'aérostiers** sont créées puis réunies à Versailles (le 25e bataillon du Génie) sous l'égide du futur général **Hirschauer**.

A la déclaration de guerre en 1914, ce premier corps donne naissance à **huit compagnies**. Mais devant le besoin des « *yeux vigilants des tranchées* » en moins de deux ans, ces unités se multiplient pour constituer finalement **soixante-quinze compagnies d'aérostiers de campagne**. Ces informations aériennes (« *Comme il est dangereux d'être cet oeil indiscret, obstinément levé au-dessus des lignes, cible bien visible, immobile, infiniment vulnérable et comme une insolente provocation à toutes les armes d'en face* », Cdt Moreau) sont transmises efficacement grâce au dévouement total des sapeurs et à leurs activités incessantes sur tous les fronts.

Durant l'entre-deux guerres, les compagnies d'aérostiers se transforment en **trois demi-brigades**, les 51, 52 et 53e. Dernières participations au conflit jusqu'en mai 1940, début de la bataille du Nord, pour ces précurseurs qui sont désormais dépassés par les progrès foudroyants de l'aviation.

Il est possible de suivre le glorieux historique de l'aérostation à travers l'évolution de ses insignes généraux. Cette description ne concernera que les insignes de bras et de poitrine du personnel navigant.

I. Du début de l'aérostation militaire à l'année 1912 : Il existe deux sortes d'insignes en toile :

a) Les aérostiers de première classe, cousus sur la manche gauche, dont l'ancre est un guide-rope (cordage qu'on laisse traîner sur le sol depuis la nacelle d'un ballon pour freiner horizontalement et verticalement le ballon lors de sa descente, ou pour lui permettre de conserver une altitude relativement constante).

- Caporaux et soldats : « Ancre de gueules (rouge) à un vol du même ». PI.N°1.

- Sous-officiers : « Ancre d'or à un vol d'argent (blanc) bordé d'une lisière d'or ». PI.N°2.

b) Les attributs spéciaux des sapeurs-aérostiers cousus.

-Caporaux et soldats : « Mongolfière de gueules à une nacelle du même ».PI.N°3.

-Sous-officiers : « Mongolfière de gueules et d'or à une nacelle du même ». PI.N°4.

II. De 1912 à 1916 : Alors que le colonel **Hirschauer** réorganise l'aéronautique militaire, il invite les sapeurs de son régiment à déposer des projets d'insignes, jugeant l'antique mongolfière, que d'aucuns comparent à un bouchon de carafe, obsolète au regard des services rendus par l'aérostation et l'aviation naissante. Les

EVOLUTION DES INSIGNES GENERAUX DES AEROSTIERS.

dessins du **caporal Voltz** sont retenus : d'harmonieuses ailes égyptiennes entourant l'ancre. Ces insignes de toile sont portés sur la manche droite de la tunique, la couleur permet de distinguer le grade :

a) Les Soldats : « Ancre de gueules à une rondache (bouclier circulaire de forme convexe) du même en coeur, senestrée (sur la gauche) et adextrée (sur la droite) d'ailes égyptiennes du même ». PI.N°5.

b) Les Sous-officiers : « Ancre d'or à une rondache de gueules en coeur, senestrée et adextrée d'ailes égyptiennes de gueules et d'or ». PI.N°6.

c) Les Officiers (ils portent cet insigne en brassard) : « Ancre d'or à une rondache de gueules en coeur, senestrée et adextrée d'ailes égyptiennes du même ». PI.N°7.

III. En 1916 : L'instruction du 10 septembre crée des insignes métalliques de poitrine supprimant les précédents pour le personnel breveté navigant. Ces insignes mobiles portent un poinçon de contrôle, un numéro d'ordre, et sont délivrés par le ministre de la Guerre :

a) Les Mécaniciens d'avion, bombardiers, canoniers, mitrailleurs, photographes en avion ou en avion dirigeable : « Hélice ailée d'argent posée en bande brochant une roue du même ». PI.N°8.

b) Les Observateurs en ballon dirigeable, ballon captif ou cerf-volant, mécaniciens de ballon dirigeable
« Roue de gouvernail ailée d'or brochant une couronne de chênes à un noeud en pointe du même ». PI.N°9.

c) Les Élèves pilotes de ballon dirigeable : « Roue de gouvernail ailée d'argent brochant une couronne de chênes à un noeud en pointe du même ». PI.N°10

d) Les Pilotes brevetés de ballon dirigeable : « Vol d'or brochant une couronne de chênes d'argent à une roue de gouvernail d'or en chef et un noeud d'argent en pointe. PI.N°11.

L'abréviation « PI. », suivie d'un numéro, renvoie à la planche en page 14.

Source : Texte et planche, Revue Historique des armées n° 175 (juin 1989) pages 130 et 131.

INSIGNES.



Du début de l'aérostation militaire jusqu'en 1912.

Aérostiers de première classe. 1 : Caporaux et soldats. 2 : Sous – officiers.

Sapeurs-aérostiers. 3 : Caporaux et soldats. 4 : Sous – officiers.

De 1912 à 1916.

5 : Soldats. 6 : Sous – officiers. 7 : Officiers. Insigne porté en brassard.

A partir de 1916, suite à l'instruction du 10 septembre.

8 : Mécaniciens d'avion, bombardiers, canoniers, mitrailleurs, photographes en avion ou en avion dirigeable. 9 : Observateurs en ballon dirigeable, ballon captif, cerf – volant, mécaniciens de ballon dirigeable. 10 : Elèves pilotes de ballon dirigeable. 11 : Pilotes brevetés de ballon dirigeable

**Le général Auguste – Edouard Hirschauer (1857 – 1943).
Organisateur de l'aéronautique militaire.
Gouverneur militaire de Strasbourg en 1918, sénateur de la Moselle en 1920.**



Portrait extrait de « L'Album de la guerre 1914-1919, L'illustration ». Tome II, page 1211.

CERFS-VOLANTS, **BALLONS CAPTIFS,** **DIRIGEABLES.**

Si les cerfs - volants, et les ballons captifs rendirent de grands services, en particulier à l'Artillerie, les dirigeables furent des outils dangereux, donnant bien souvent des résultats décevants.

1- LES CERFS - VOLANTS.

Les cerfs-volants sont des dispositifs habituellement utilisés quand souffle un vent violent, empêchant l'utilisation des ballons captifs. Comme ces derniers, ils permettent de repérer des batteries allemandes, et de peaufiner le réglage de l'artillerie en vue de leur destruction.

-Grâce à ce procédé, les 1, 4 et 6 décembre 1914, journées très défavorables aux opérations aériennes, au terme d'une observation de cinq heures, trois batteries allemandes situées entre Bixchoote et Merken sont détruites à coups de 120 et 75, après avoir été repérées par leurs lueurs;

-Deux batteries allemandes de 77 sont repérées dans la région nord-ouest de Langemarck.

Ces cerfs- volants, dont certains modèles de plus petite taille, n'étaient bons qu'à "amuser les enfants" ont rendu d'énormes services à l'artillerie, et naturellement, il faut rendre hommage au courage des observateurs présents dans leurs nacelles suspendues entre ciel et terre durant plusieurs heures ou même toute une journée.

Récit de Jacques Mortane (transcription intégrale).

"Observation en cerfs-volants sous les bombes".

Dans la plaine, à l'ouest de W..., les équipes de la compagnie d'aérostiers du capitaine S...déroulent le câble en fil de fer auquel sont fixés plusieurs cerfs-volants supportant une nacelle.

Emmitouflé dans une épaisse peau de bête, la jumelle au cou, la carte en main le sergent observateur T...prend place dans la nacelle : le câble se déroule.

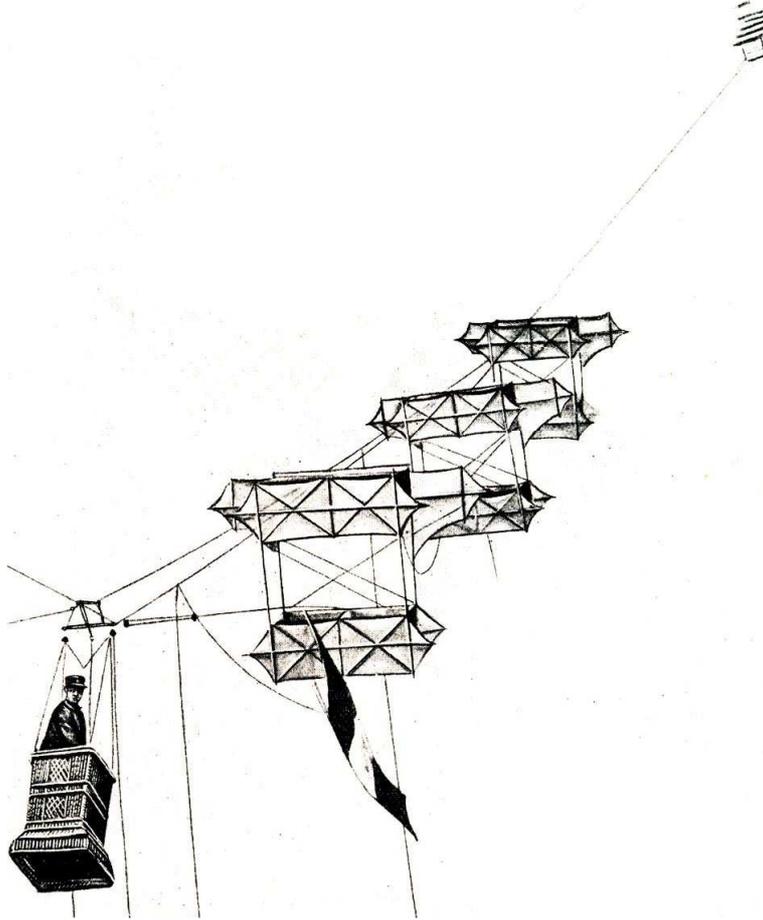
"Batteries allemandes de 105 à l'ouest de Bixchoote, presque à la sortie du village; une autre un peu au sud de Merken".- téléphone T...; la nouvelle est transmise à l'artillerie qui exécute un bon travail.

Mais un sous-officier observateur signale une tache noire, au loin, dans le ciel, au-dessus des lignes ennemies. Le capitaine observe l'avion qui s'avance. "C'est un boche ! A vos carabines!" L'observateur, cependant, continue tranquillement.

En un clin d'œil, les hommes sont en ligne devant les voitures: sept ou huit feux de salve nourris font reculer et disparaître l'avion.

"Il l'a senti passer" dit l'un .-"C'est une musique qu'il n'aime pas" ajoute l'autre. Les hommes reprennent leur place. T...continue son observation.

LES CERFS-VOLANTS .

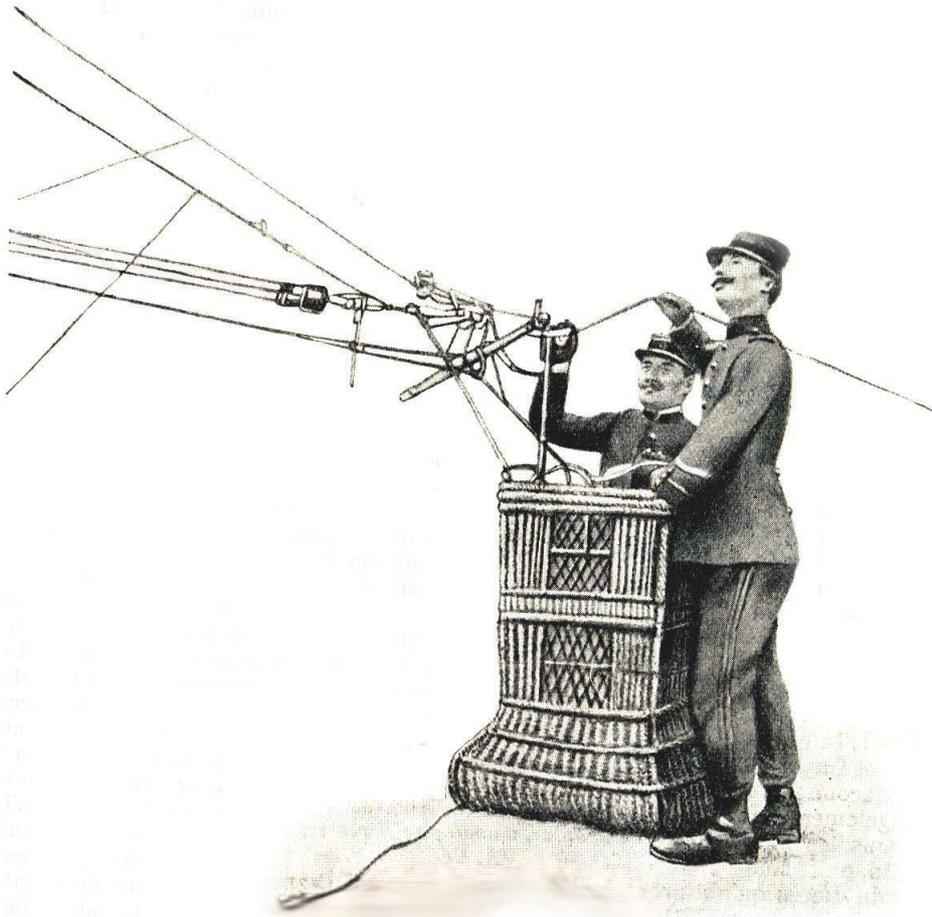


Un officier enlevé à trois cents mètres de hauteur par un train de cerfs-volants.

Compte tenu de la force du vent, il faut fixer solidement au sol le treuil d'où se déroulera le câble. Les différentes cellules sont montées en ajustant leurs carcasses de bambou, puis dressées pour que le vent les emporte. Après avoir atteint une certaine altitude, les servants préparent le train remorqueur de la nacelle qui file sur le câble, emmenant son passager dans les airs.

Revue « Je sais tout » N° 115 du 15 juin 1915

LES CERFS-VOLANTS.



La nacelle est prête à filer le long du câble de cuivre.

Construites en osier, les nacelles des cerfs-volants sont supportées par un chariot qui roule le long du câble. Un levier de manœuvre commande le débrayage et l'embrayage des poulies du chariot. L'aéronaute peut donc effectuer, à volonté, la montée, la descente, ou l'arrêt de la nacelle, le long du câble de cuivre qui va du treuil jusqu'au train de cerfs-volants.

Revue « Je sais tout » N° 115 du 15 juin 1915.

LES CERFS-VOLANTS.



Le Capitaine Madiot s'apprêtant à faire une ascension en cerf-volant.

En l'espace de quelques années, le capitaine Madiot, qui devait plus tard trouver la mort dans un accident d'aéroplane (le dimanche 23 octobre 1910, le Capitaine Madiot, premier aviateur de l'Armée Française, se tuait aux commandes d'un aéroplane militaire « Breguet » sur le territoire de la commune de Brebières, dans le Pas-de-Calais, canton de Vitry-en-Artois), était parvenu à établir une technique pratique des ascensions en cerf-volant et, lors de la visite de la mission chinoise au Camp de Châlons, il avait pu s'élever à 300 mètres de hauteur.

Revue « Je sais tout » N° 115 du 15 juin 1915.

2- LES BALLONS CAPTIFS.

Comme les cerfs-volants, les ballons captifs, servis par les aéroliers, ont rendu les mêmes services. Le ballon captif, relié au sol par des câbles fixés à un treuil à vapeur, est sphérique, de 750 m³ (ballon dit « **type E** », de siège, constitué d'une enveloppe de soie rendue imperméable et permettant l'observation à deux, à 800m d'altitude, seulement par des vents ne dépassant pas les huit mètres à la seconde, c'est à dire à peu près trente Km/h), ou cylindrique (modèle allemand baptisé «**Drachen** » -dragon- nettement supérieur au sphérique. En octobre 1914, le capitaine Lenoir réalise, grâce à des photos, une copie française du « Drachen », le « **type H** » rapidement construit par l'Etablissement central de Chalais-Meudon. Volume : 820 mètres cubes, portés plus tard à 900. Capable de résister à un vent de 14m/s). C'est le capitaine **Caquot** commandant la compagnie d'Aéroliers de Toul qui propose un modèle inspiré du « type H » mais différent, baptisé « **type L** », ballon allongé de 800 m³ équipé d'une queue à godets (cylindrique amélioré) comme les cerfs-volants pour en améliorer l'orientation dans le vent. Le treuil à vapeur est remplacé par un treuil automobile.

Ce modèle, avec ses godets, fatigue énormément les câbles et les treuils. C'est pourquoi, en juin 1915, le Capitaine Caquot, développe un autre modèle ayant la forme d'un poisson. Un an plus tard, verra le jour la forme avec **triple empennage** (« **type M** » dit « ballon Caquot » ou «**Saucisse** ») stable dans les vents violents. Cependant, les "sphériques" et leurs treuils à vapeur (produisant un panache de fumée visible à 20 km, avec une vitesse de ramener de 1,5m à la seconde) seront encore utilisés, mettant presque deux ans à disparaître complètement.

Ces "plus légers que l'air" sont gonflés avec de l'hydrogène stocké dans des bouteilles métalliques. Ils sont équipés de nacelles en osier où prend place l'observateur. En 1916, il emporte avec lui un parachute. Monsieur **Juchmes**, constructeur de parachutes et Lieutenant Aérolier de réserve, parcourut alors le front en tournée de démonstration avec le marin **Duclos**, qui sauta 23 fois devant les cadres des différentes compagnies.

La communication est réalisée à l'aide d'un téléphone. (le câble de 9mm comportant une seule âme téléphonique est remplacé par un câble d'un diamètre de 6,8mm plus léger, plus résistant, muni de trois âmes téléphoniques. Les appareils téléphoniques de campagne du début de la guerre sont remplacés par des casques téléphoniques avec parleur permettant de parler sans interrompre l'observation).

Il ne faut pas oublier aussi l'armement d'auto - protection, ni la protection des ballons par mitrailleuse.

Les premiers observateurs recrutés furent surtout des dessinateurs, des géomètres, des architectes, entraînés, par métier, à la perspective. Ce n'est que vers la fin de 1915, qu'il y eut un "ravitaillement" périodique suffisant en Officiers de différentes Armes, et particulièrement en Artillerie. Début 1915, sur six Compagnies participant à la bataille d'Artois, il n'y avait qu'un ou deux observateurs de rechange, mangeant n'importe où, et fournissant 15 heures d'observation par jour.

Les aéroliers, les observateurs, courent de grands dangers. Ces ballons captifs, très redoutés de l'ennemi, constituent une cible de choix pour les canons et les avions. Ajoutons à ces données, les caprices de la météorologie, l'événement le plus redouté étant la bourrasque imprévue.

LES BALLONS CAPTIFS.

Récit de Jacques Mortane (transcription intégrale).

Les manœuvres du ballon de guerre.

Le ballon monte en oblique, perdant au vent, cinquante pour cent de sa hauteur. Là-haut, dans le bleu, les genoux arc-boutés, les deux mains sur la jumelle, l'observateur regarde, cherche sans sentir la fatigue, le but qu'il faut atteindre... On attend.

Soudain, l'appel du téléphone grince: l'observateur a vu quelque chose et, de sa nacelle, il "cause":

- Essayez à cent trente mètres environ des ruines du clocher, à ma droite.

Quelques secondes, puis "Baoum! Baoum!"

Le téléphone grince à nouveau :

- Trop long de cinquante mètres, encore trois millimètres à droite.

"Baoum! Baoum!"

- Trop court de trente mètres!

"Baoum! Baoum!"

- C'est là! Tirez!

Alors, aussitôt, la batterie fait rage. Pendant dix, quinze minutes, c'est un fracas épouvantable. Puis le téléphone interrompt :

- ça suffit. Attendez !

Voilà un coin de nettoyé, une tranchée "bouzillée", une ferme fortifiée enlevée.

Statistiques concernant le travail effectué par quelques Compagnies d'Aérostiers pendant la campagne 1914-1918.

Du 28 septembre 1914 au 11 novembre 1918, la 30^e Compagnie d'Aérostiers ascensionna 3468 heures, repérant pendant ce temps, 1146 batteries ennemies, et effectuant 1369 observations de tir.

Du 1^{er} décembre 1914 au 11 novembre 1918, la 39^e Compagnie, en 3500 heures d'ascension, repéra 2800 batteries et observa 1700 tirs.

Du 1^{er} janvier 1916 au 30 septembre 1918, la 59^e Cie d'Aérostiers a effectué 2510 heures d'observation, 950 réglages, et repéré 1795 batteries en ascension.

Cette unité, d'ailleurs particulièrement exposée pendant une partie de cette période à un saillant du front de Verdun, a subi 22 attaques effectives par avion, dont 12 suivies d'incendie du ballon. Elle a eu 13 ballons détériorés par le canon qui a coupé trois fois le câble d'ascension. Il a été effectué 18 descentes en parachute.

Lieutenants Staehlé et Brillaud de Laujardière.

A la bataille du 25 septembre 1915, le lieutenant **Staehlé** repéra un groupement mal abrité d'artillerie de campagne ennemie, et régla si heureusement les tirs, qu'il vit les caissons sauter dans l'ordre même où ils étaient rangés, de la gauche à la droite, un à un jusqu'au dix-huitième et dernier.

Grâce à l'observation du lieutenant **Brillaud de Laujardière**, réalisée sur une distance de 17 à 18 kilomètres, une pièce de marine de 164,7 put démolir, entre le 1^{er} septembre et le 23 novembre 1916, 5 Drachen campés. Ils furent déchirés ou incendiés.

LES BALLONS CAPTIFS.

Exemples de renseignements statistiques fournis par l'observateur en ballon.

Le 19 juin 1916, de 6h à midi, le ballon 52 signala 56 trains en circulation sur les voies ferrées de Longuyon - Conflans, Dommary – Baroncourt - Audun Le Roman.

Ce renseignement permit de prévoir l'attaque du lendemain 20 juin sur la rive droite de la Meuse.

Le 19 septembre 1916, le ballon 39, dans la Somme, signala le passage de 35 trains sur les voies ferrées au Nord de Péronne.

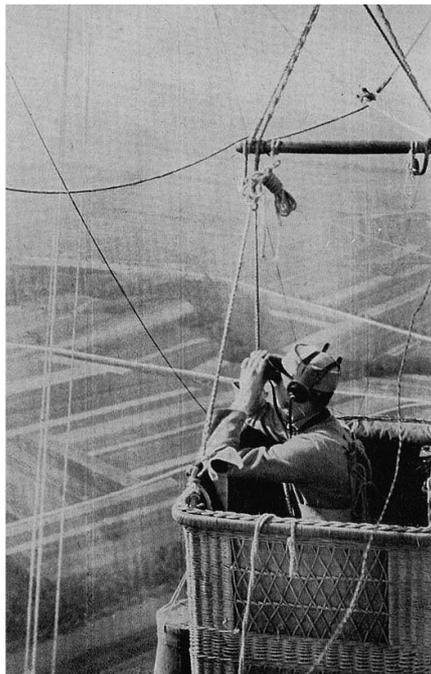
Ce renseignement permit de prévoir l'attaque que les Allemands dirigèrent le lendemain sur Bouchavesnes, et qui fut leur plus grosse réaction pendant toute la bataille de la Somme.

Relevé comparatif des observations d'artillerie faites par les avions et les ballons.

L'Offensive du Chemin des Dames 5^e Armée - 3 Corps d'Armée - 17 ballons.

	Aérostation.	Aviation.
1- Batteries vues en activité.	1059	0315
2- Accrochages, contrôles	0235	0074
3- Tirs de contre-batterie	0165	0209
4- Tirs de destruction	0405	0109
Total (lignes 2 à 4)	0805	0392

Pour les statistiques des batteries vues en activité, s'additionnent les repérages faits par différents observateurs. Par conséquent, une même batterie peut être comptabilisée plusieurs fois.



L'observateur dans sa nacelle.

Documentation du Lieutenant - colonel Patart. Voir en biblio.

LES BALLONS CAPTIFS.

La catastrophe du 5 mai 1916 ou comment naquit un réseau météorologique à l'arrière.

Depuis plus d'un an, les ballons observaient à longueur de journée, quelles que fussent les intempéries.

Un jour de calme plat, et orageux, le 5 mai 1916, un grain se déclencha du Sud au Nord, avec une violence inouïe et arracha sur tout le front, 24 ballons avec 28 observateurs qui furent emportés dans d'effrayantes conditions. Dix huit sautèrent à temps dans les lignes, neuf furent faits prisonniers, il y eut cinq tués et deux blessés (dont le Lieutenant **Couderc** de St Chamond, accroché dans sa descente par la queue d'un Drachen à laquelle il put se cramponner, voyageant ainsi dans un godet d'orientation. Il atterrit en Belgique en se fracturant la clavicule)

Cette sévère leçon entraîna l'organisation d'un réseau météorologique à l'arrière.

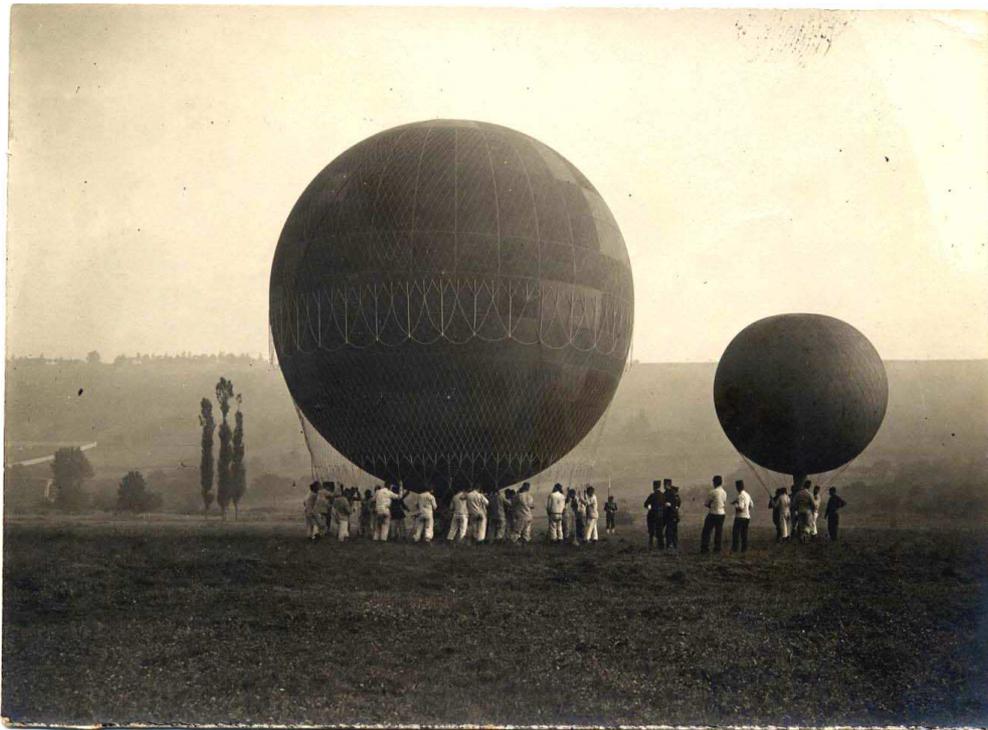
Après la bataille de Verdun.

Dans la Revue de Paris de novembre 1918, **J. Bedier** nous apprend que, si les Aérostiers ont obtenu de grands résultats dès les premiers jours de la guerre, c'est surtout à partir de la bataille de Verdun que furent récoltés en abondance les fruits des efforts. En effet, à partir de cet événement, les 75 Compagnies se concentrent et se distribuent selon des règles qui sont celles de la bataille d'Artois, mais élargies.

En période active, dans un secteur tenu par deux divisions d'infanterie, on compte 2 ballons divisionnaires et un ballon d'artillerie lourde. Dans un secteur tenu par trois divisions d'infanterie, on compte trois ballons divisionnaires et deux ballons d'artillerie lourde plus un ballon d'armée.

Il y en eut même davantage à la bataille de la Somme. Dans son rapport sur cette bataille, le général **F. von Below** écrit que les ballons français "innombrables, se pressaient au-dessus des lignes comme les grains d'une grappe de raisin". Sans doute y a-t-il là un peu d'exagération, mais, au cours d'une action offensive, on compte au moins un ballon par kilomètre sur le front d'attaque.

LES BALLONS CAPTIFS.



archives familiales.

Ballon sphérique. Type E.

Construit en soie imperméable. Possède à sa base un tuyau en étoffe pour le gonflement et à sa partie supérieure, une soupape. Peut recevoir deux observateurs pour des observations à 800m d'altitude. Robuste, mais ayant une mauvaise tenue au vent dès qu'il atteint 30 km/h.

LES BALLONS CAPTIFS.

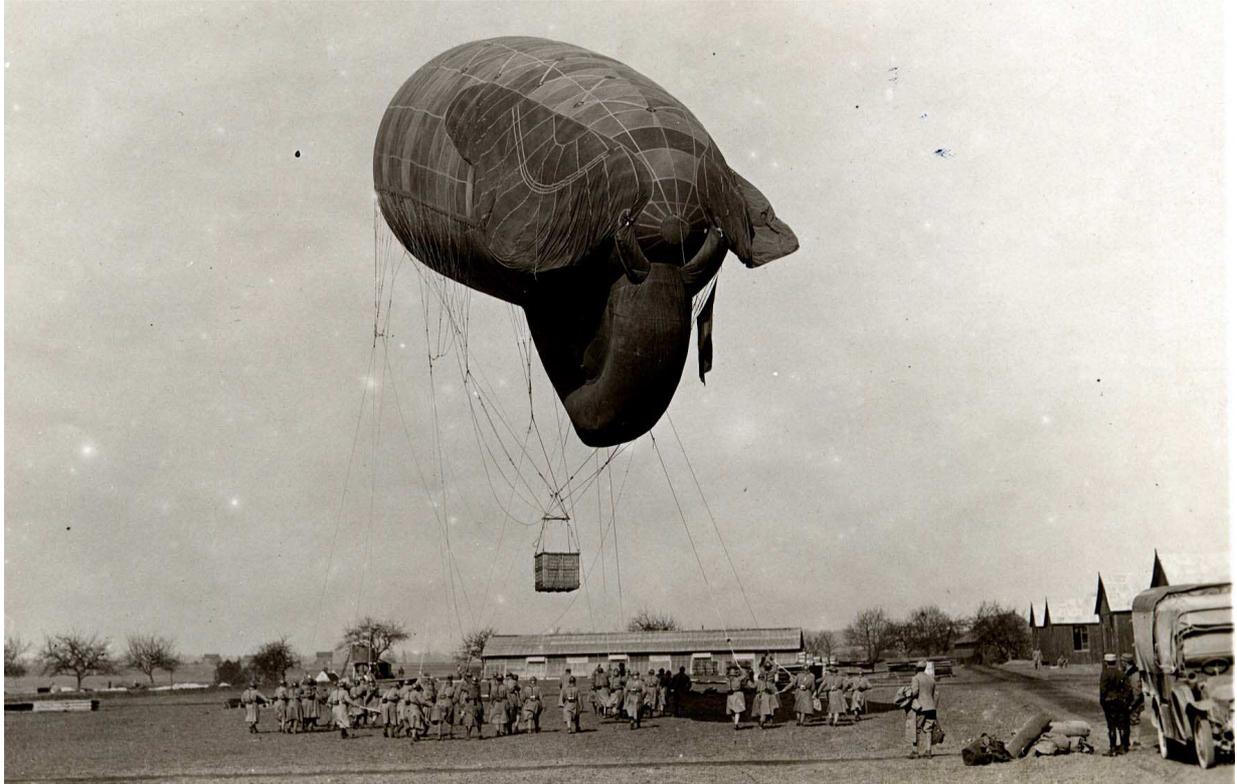


Sous le petit carré blanc : Marcel Gogien

Moments de détente.



LES BALLONS CAPTIFS.

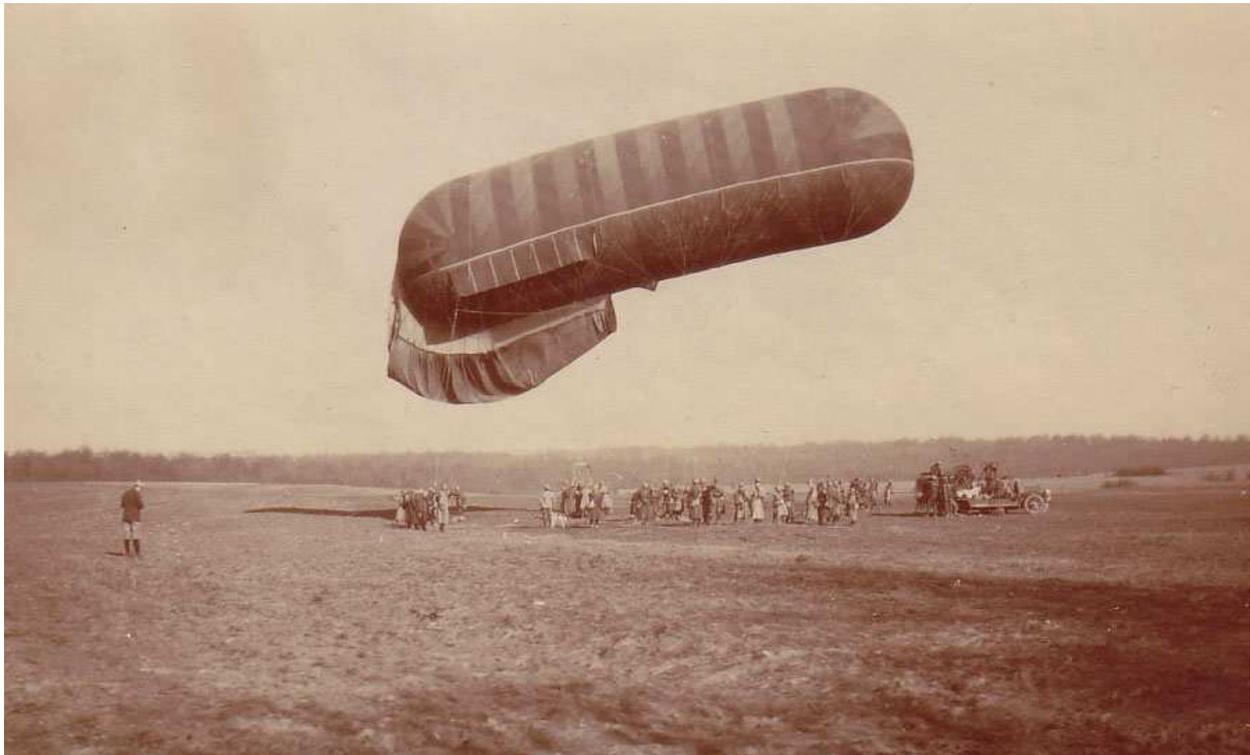


archives familiales

Type M, dit « Ballon Caquot ».

Les empennages sont formés de 3 lobes identiques, triangulés intérieurement pour leur assurer, lorsqu'ils sont gonflés par le vent, une rigidité complète. Grâce à ce dispositif, le ballon peut s'orienter et s'immobiliser dans le vent. Ce type permet des observations jusqu'à 1500m, supporte des vents à plus de 20km/h. L'enveloppe est constituée d'étoffes de coton caoutchouté peintes en jaune.

LES BALLONS CAPTIFS.



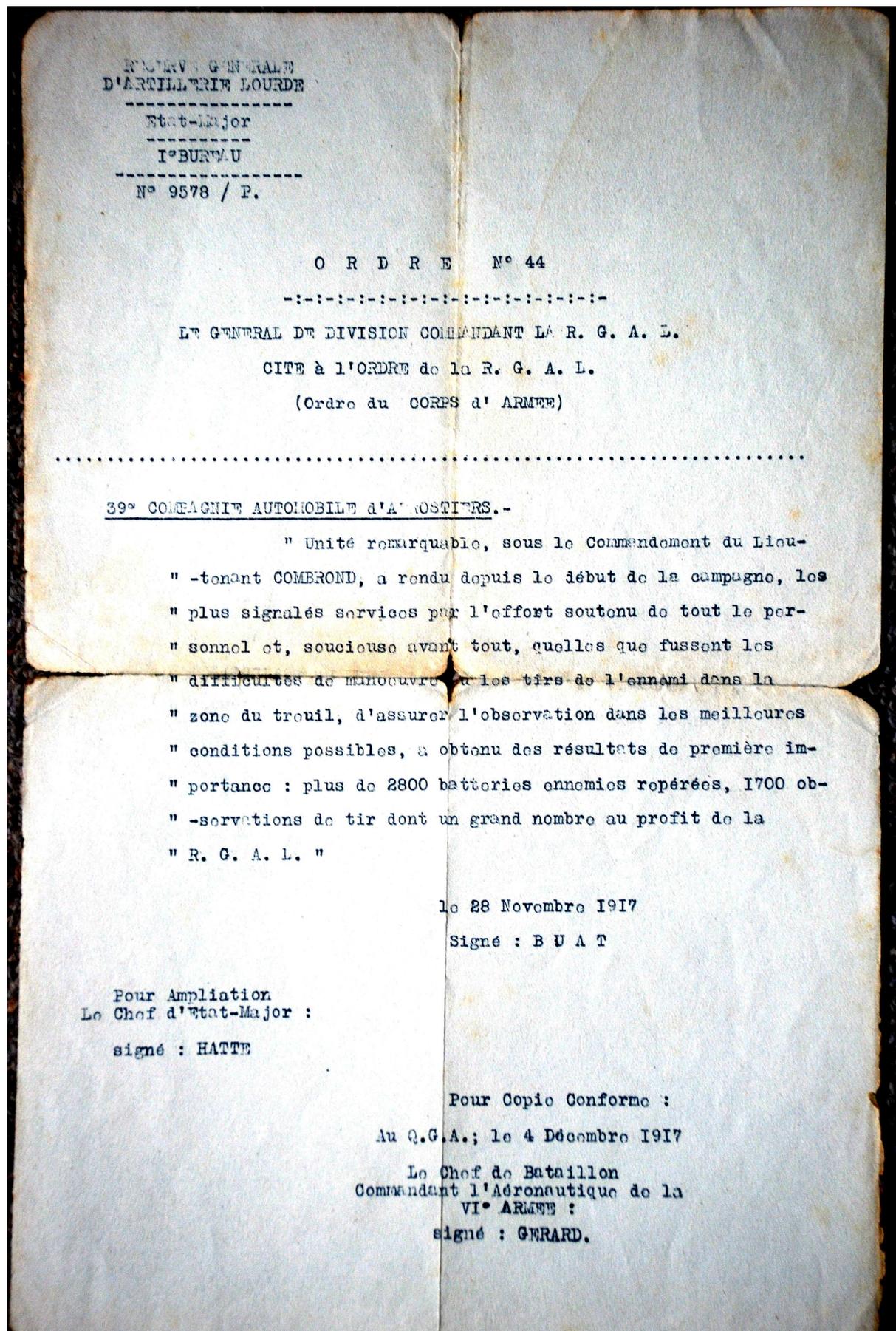
source inconnue (brocante).

Type H.

Dès le mois d'octobre 1914, le capitaine Lenoir élabore, grâce à des photographies, une copie française du ballon allemand le Drachen qui peut tenir en l'air même lorsque la vitesse du vent atteint 14m/s. Cette copie, réalisée dans les établissements de Chalais-Meudon se révèle supérieure au ballon sphérique de type E. Le premier exemplaire reçoit son baptême du feu en décembre 1914.

Ce ballon a une capacité de 830 m³. Son ascension est liée à l'hydrogène et a l'action du vent sur les surfaces obliques. La stabilité est assurée par un gouvernail situé à l'arrière.

LES BALLONS CAPTIFS.



archives familiales

R.G.A.L : Réserve Générale d' Artillerie Lourde.

LES BALLONS CAPTIFS.

21^{ème} Corps d'Armée
 Etat. Major
 1^{er} Bureau
 23131 cm. Ordre Général N° 44

Le Général Maistre, Commandant le 21^{ème} Corps
 d'Armée, cite à l'ordre du Corps d'Armée:
 La 3^{ème} Compagnie Autom. d'Aéroliers de Campagne
 " donne un exemple constant de courage et de nouvelle
 initiative. N'a pas hésité, à deux reprises de crémis, pour
 mieux voir et mieux régler le tir de nos batteries et se
 poster, sur son ballon et ses ceris volants, à très courte
 distance des lignes allemandes. Il a stationné longuement
 concourant à des réglages sous le tir convergent de
 trois batteries allemandes.

Au g.g. le 13 avril 1915
 Le Général Commandant le 21^{ème} C.A
 Louis P de Maistre
 Pour copie conforme de l'original au Sergent Jogin M.
 de la 3^{ème} C^{ie} Auto. d'Aéroliers de Campagne, à
 La Couronne Commandant
 3^{ème} Compagnie Automobile d'Aéroliers de Campagne

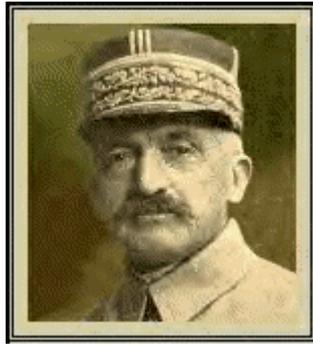
Le Lieutenant Combrond Commandant la
 3^{ème} Compagnie Automobile d'Aéroliers de Campagne

Stouffer



BIOGRAPHIE SOMMAIRE DU GENERAL PAUL MAISTRE.

(d'après un article de J.J. Simonneau et D. Desnouveaux, in "Racines Haut-Marnaises", 2e trim. 2002, page 10).



Né à Joinville (52. Rue du Grand Pont) le 20 juin 1858, décédé à Paris en 1922 (Hôpital St Jacques). Inhumé à Bourbonne-les-Bains (commune de résidence).

Ancien élève du petit séminaire de Langres (52), de Saint-Cyr (major de la promotion 1877), de l'Ecole de Guerre (où il fut professeur).

Lieutenant-colonel à Nancy au 7^e RI, colonel à Châlons en 1909 au 106^e RI, général de brigade en 1913.

Participe aux batailles de Verdun et de la Somme en qualité de commandant du 21^{ème} corps. Commande la VI^e armée en juin 1917, et remporte, le 22 octobre, la victoire de la Malmaison (qui obligea l'ennemi à abandonner le Chemin des dames et à se retirer derrière l'Ailette, laissant 12000 prisonniers et 200 canons).

Le 10 juin 1918, il est nommé commandant d'un groupe d'armées participant à la deuxième victoire de la Marne, et est élevé à la dignité de Grand officier de la légion d'Honneur.

Début 1920, il est inspecteur général de l'Infanterie.

Petit cousin du maréchal Fayolle.

Joinville, sa ville natale lui a érigé un monument (au Petit Bois, face au château du Grand Jardin), inauguré par le maréchal Franchet d'Esperey.

LES BALLONS CAPTIFS.

RÉSERVE GÉNÉRALE
d'Artillerie Lourde

ÉTAT-MAJOR
1^{er} Bureau

N° 9578/P

ORDRE N° 44

Le Général de Division, Commandant la R. G. A. L.,
cite à l'Ordre de la R. G. A. L. (Ordre du Corps d'Armée) :

La 39^e Compagnie d'Aérostiers de Campagne.

« Unité remarquable, sous le commandement du Lieutenant
« COMBROND, a rendu, depuis le début de la campagne, les plus
« signalés services par l'effort soutenu de tout le personnel, et,
« soucieuse avant tout, quelles que fussent les difficultés de ma-
« nœuvre ou les tirs de l'ennemi dans la zone du treuil, d'assurer
« l'observation dans les meilleures conditions possibles, a obtenu
« des résultats de première importance : plus de 2.800 batteries
« ennemies repérées, 1.700 observations de tir dont un grand nombre
« au profit de la R. G. A. L. »

Le 28 Novembre 1917.

Signé : BUAT

POUR AMPLIATION,
Le Chef d'Etat-Major,
Signé : HATTE.

Copie conforme délivrée au *Sergent*

Gogien

de la 39^e Compagnie d'Aérostiers de Campagne.

S. P. 181, le 5 Décembre 1917.

Le Lieutenant COMBROND, Command^t la 39^e Cie d'Aérostiers,



Combrond

Comment mourut le Sous-lieutenant Ray, observateur.

"Le Matin" du 9 mai 1917

Le 30 avril, une de nos saucisses, attaquée par des avions, tombe en flammes. L'observateur s'empare de son parachute et s'élançe dans l'espace. Comme presque tous ses camarades, il semble qu'il va arriver au sol sans danger. Cette façon de faire est courante maintenant. Le drachen, lui, n'a pas encore commencé sa chute. Il continue à flamber. L'aérostier aperçoit là-haut la traînée de fumée et poursuit sa descente. Il est juste au-dessous de son véhicule de tout à l'heure. Mais que se passe-t-il ? Le ballon tombe à son tour, en droite ligne. Il s'effondre. Va-t-il atteindre son passager qui l'a quitté ? La place ne manque pourtant pas. Oh ! le voici, il est là et... horreur ! la torche, pour se venger d'avoir été abandonnée, ne veut pas s'écrouler seule. Elle tient à reprendre sa proie pour l'emmener dans le néant. Elle tombe sur le malheureux, le recouvre, incendie son parachute et ce linceul de feu entraîne celui qui se croyait sauvé.

Ainsi finit, de la mort la plus épouvantable, le sous-lieutenant Ray, carbonisé dans le vide.

3- LES DIRIGEABLES.

Les **dirigeables** eux, sont équipés de moteurs pour être "dirigés". Dans un ordre qu'il adresse aux troupes le 18 septembre 1914, le général Joffre écrit (afin d'éviter de fâcheuses confusions) :

*Les dirigeables type **zeppelin** ont la forme d'un cylindre allongé de couleur **grise**, terminé par deux pointes arrondies. Ils ont deux nacelles qui font presque corps avec le ballon et forment simplement deux saillies en dessous. Les dirigeables **français** ont la forme d'un gros poisson, c'est à dire d'une forme effilée vers l'arrière, ils sont de couleur **jaune**.*

Quelques dirigeables français célèbres et leurs exploits:

Le **Fleurus**. Il bombardra la gare de Trèves, et deux campements allemands en Belgique.

Le **Conte**. Il lança des bombes et des obus sur la gare de Sarrebourg, des bombes, des obus, des fléchettes sur un train en gare de Petit-Eich, des obus sur la gare d'Imling, 520 kilos de projectiles sur la gare de Fribourg-en-Brisgau et les hangars de la société Aviatik.

L'Adjudant Vincenot lança 200 kilos de projectiles sur la bifurcation de Busigny, effectua une reconnaissance de sept heures dix dans la région de Tournai, Courtrai, Valenciennes, Bohain.

Quelques actions attribuées aux Zeppelins.

Bombardement d'Anvers : 26 tués plus 12 près de deux ambulances.

Bombardement de la gare d'Ostende.

Bombardement de Bielostock (Russie) : 11 enfants d'une école tués.

Bombardement de Varsovie: 90 morts, 50 blessés, 2 maisons détruites.

Bombardement de Nancy par temps de brouillard : 2 tués.

Bombardement de Yarmouth , King's Lynn, Blyth, Bedlington, Cramlington, Choffington, Seaton Delaval, Wallsend, Helburn, Faversham, Sittinhourne, Maldon, Lowwestoft, Southwold,.... (Angleterre) : 3 tués. Globalement, dégâts matériels jugés minimes.

Bombardement de Calais : 12 tués.

Attaque de Paris:

Deux bombes sur Ménilmontant : Feux de combles.

Avenue de St Ouen : Presque pas de dégâts.

Neuilly : Début d'incendie.

Saint-Germain : 4 tués.

Compiègne : Peu de dégâts.

Ribecourt et Dreilincourt.

Si, d'après **Jacques Mortane**, "les morts sont relativement minimes et les résultats militaires nuls", les pertes au niveau des dirigeables allemands semblent elles, beaucoup plus importantes. Certains sont abattus (Exemple: "exploit" du Sous-lieutenant anglais **Warneford** qui fit "exploser en l'air" un zeppelin, tuant ses 28 passagers), détruits par la tempête, capturés, perdus en mer, échoués dans les arbres, partent à la dérive.

LES DIRIGEABLES.

Le comte **Zeppelin** lui-même avoue en mars 1915 : *Nos pertes ont été beaucoup plus importantes que nous l'avions prévu. C'est ainsi que nous avons eu neuf ballons dirigeables mis hors d'usage depuis le commencement de la guerre*

Et **Jacques Mortane** de conclure son article en écrivant : " *Pour que le Comte Zeppelin avoue neuf pertes, il est certain qu'elles doivent au moins atteindre le double*".

A l'époque où il écrit son article, **Jacques Mortane** estime à 1.500.000 f le coût d'un zeppelin, sans compter les frais de hangar, de gonflement, et autres accessoires. Il estime aussi que les victimes les plus nombreuses sont surtout les attaquants (passagers et servants du zeppelin) que les attaqués (les cibles), et se livre à une réflexion qui terminera cet article " *On se demande si ce n'est pas de la folie de continuer à se servir d'engins aussi peu pratiques et aussi illusoire*"



archives familiales

Le dirigeable de MM. Paul et Pierre Lebaudy, construit sous l'inspiration et la direction de M. l'ingénieur Julliot, est le type du ballon semi-rigide à armature métallique intermédiaire entre la longue enveloppe et une petite nacelle.

Le ballon fut expérimenté au parc Lebaudy à Moisson (Seine-et-Oise), piloté par M. Juchmès.

Diverses améliorations lui furent apportées, et son volume passa de 2.300 à 3.400 m³.

LES DIRIGEABLES.

Après les essais de 1902 et 1903 et les deux campagnes de 1904, il avait déjà 63 ascensions à son actif.

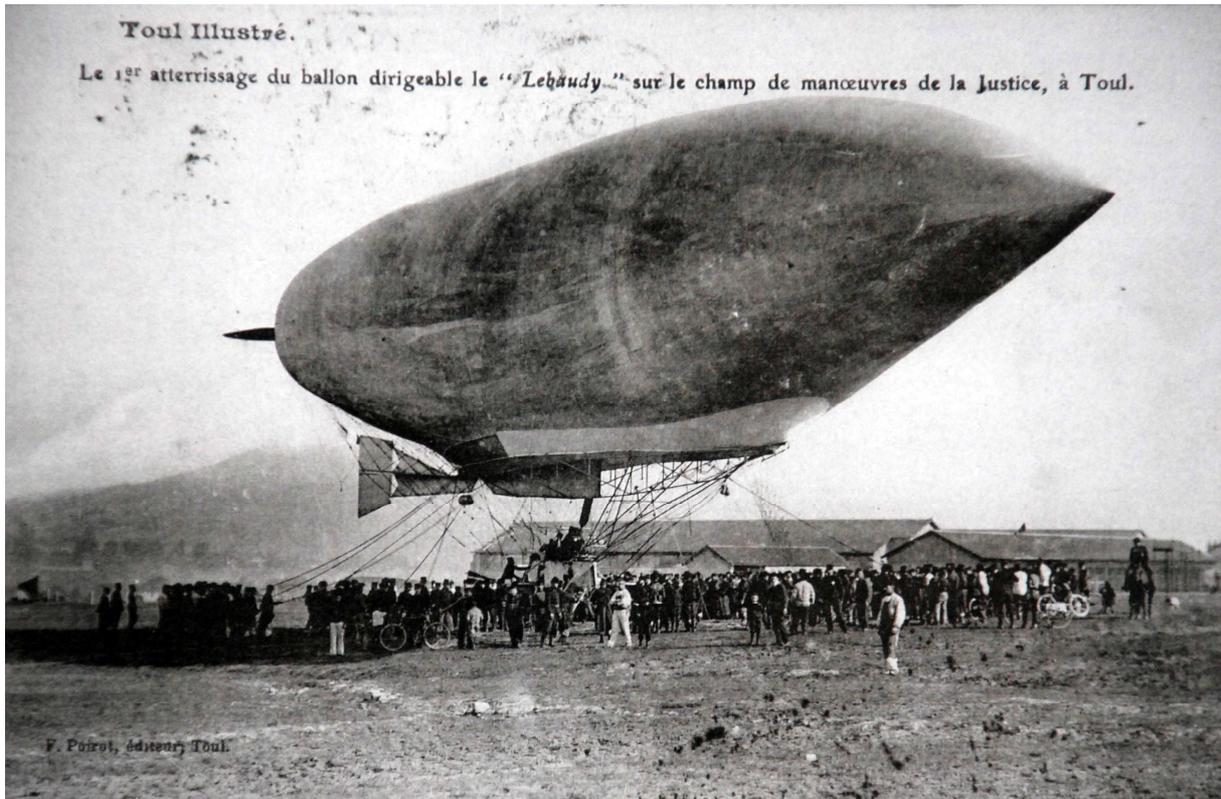
C'est en 1905 qu'on entreprit d'exécuter avec le ballon de MM. Lebaudy des campagnes d'essais et d'épreuves pour reconnaître et déterminer les conditions de son éventuelle utilisation militaire.

Après une première série d'essais au campement du Camp de Chalons, il fut décidé de transporter le dirigeable à Toul. Un manège du quartier d'artillerie de la Justice fut transformé en hangar provisoire pour le recevoir. Un détachement d'aérostiers commandé par le Lieutenant Bois se chargea des manoeuvres à terre. Le Commandant Bouttieaux suivit les essais et le Capitaine Voyer participa à toutes les ascensions. Le ballon baptisé « Le Jaune » ou « Le Lebaudy » fut gonflé et arrimé du 22 septembre au 4 octobre et dégonflé le 30 novembre. Au cours de cette période, le dirigeable fit dix ascensions d'une durée totale d'environ douze heures. Messieurs Juchmès et Rey, pilote et mécanicien participèrent à toutes les ascensions, ainsi que le Capitaine Voyer. Le Commandant Bouttieaux monta au cours de l'ascension inaugurale du 8 octobre, et accompagna le Ministre de la Guerre dans celle du 24. Le Lieutenant Bois prit part aux sorties des 17, 21 et 26 octobre. Du point de vue technique, toutes ces ascensions furent des réussites.

Après une brillante campagne, le « Lebaudy » fut sacré dirigeable militaire et une commande fut passée à M. Lebaudy pour la construction d'un nouveau dirigeable du même type, mais plus puissant, le "Patrie".

Après la perte du "Patrie" le 30 novembre 1907 et tandis que le "Ville de Paris" allait le remplacer à Verdun, il fut décidé d'entreposer le "Lebaudy" à Chalais pour qu'il serve à l'instruction des pilotes.

LES DIRIGEABLES.



Deux cartes postales d'époque présentant le « Lebaudy » à Toul



documents offerts par André Blin.

BIBLIOGRAPHIE

Album (L') de la guerre 1914-1919. L'illustration . Tomes I et II.

Australian Society of World War 1 aero historians (The) (Founded 1962): The "14 – 18" Journal. 2003. Eyes of the Artillery. Sergeant Honoré Marcel Robert Gogien and the French 39^{ème} Compagnie d'Aérostiers 1914 – 1919. By Jean Rigollot and Peter Chapman. Pages 96 to 102.

Bedier Joseph : Nos Aérostiers. Revue de Paris 1918.1. Année 25.T.6. Nov-Déc. Pages 17 à 50 et 225 à 241.

Bienvenue (Colonel): Historique de l'aérostation. Ecole Militaire et d'Application de l'Armée de l'Air. Versailles. Edition 1934.

Breguet Emmanuel : La Reconnaissance aérienne et la Bataille de la Marne (30 août-3septembre 1914). In Revue Historique des Armées, N°1, 1987.

Chadeau Edmond : Le Général Hirschauer. In La Revue Historique des Armées N°3. 1993.

Chamberlain.P & F.Bailey : An Analysis of German Balloon Claims on the Western Front during 1917. Cross and Cockade (US) Journal. Vol.16 N° 4, 1975, pp.315 – 328.

Costelle Daniel : L'histoire de l'aviation. Larousse.

Duffet Jean-Louis : Le parc aéronautique de Beauval jusqu'en 1914. In Bulletin de la Société Littéraire et Historique de la Brie, volume 52, 1997.

Franks.N, F.Bailey &R.Duiven : The Jasta War Chronology – A complete listing of claims and losses, August 1916 – November 1918. Grub Street, London, 1998.

Funcken Liliane et Fred : L'uniforme et les armes des soldats de la guerre 1914-1918. Tome 2, Cavalerie-Artillerie-Génie-Marine-Services divers. Casterman. 1971.)

Historia. Revue mensuelle.

Alméras (D') Henri : Paris investi. Tableaux du siège. Pages 353 à 364. N°5. Avril 1947.

Beauséjour Sabine : Les premiers hommes dans l'espace. L'air triomphe de l'air. Pages 82 à 89. N° 444. Novembre 1983.

Vivier Thierry : L'aérostation militaire : miroir prophétique de la guerre aérienne moderne. Pages 44 à 53. N° 513. Septembre 1989.

Inconnu : Planche sur le « Ballon-Saucisse ». In la revue « Sur le Vif » N°82 du 03 Juin 1916.

Jackson Donald Dale et les rédacteurs des Editions Time-Life : La conquête du ciel. Les Aéronautes. Editions Time -Life. Amsterdam.

Jullian Marcel : La grande Bataille dans les Airs, 1914-1918. Cercle du livre d'Histoire, 1967, 265 pages.

Miroir (Le). Publication hebdomadaire, 18, Rue d'Enghien, Paris. (Illustrations avec légendes). Novembre 1916 (un ballon observateur sur le front de Picardie), avril 1917 (un ballon observateur sur le front anglais), juin 1917 (observateur dans sa nacelle, téléphonant ses observations et vérifiant les attaches de son parachute, la descente en parachute d'un observateur, octobre 1917 (notre nouveau type de ballon d'observation), 17 février 1918 (observateur mitrailleur allemand dans la nacelle d'une saucisse), mars 1918 (observateur dans la nacelle d'une « saucisse »), août 1918 (les « Amex » firent des prodiges sur la Marne).

Morris Alan : The Ballonatics. Jarrolds Publishers Ltd, London, 1970

Mortane Jacques : Cerfs-volants, ballons captifs, dirigeables. Revue "Je sais tout" N° 115 du 15 juin 1915.

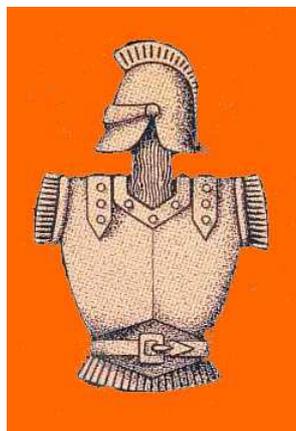
Patart (Lieutenant-Colonel) : Historique des 1ers et 2^{ème} régiments d'aérostation d'observation pendant la campagne 1914-1918. Préfacé par le général Hirschauer. Librairie militaire universelle L. Fournier à Paris. 1923.

Rigollot Jean :

Quelques données contribuant à mieux connaître les aérostiers de la GrandeGuerre. Ils furent LES YEUX DE L'ARTILLERIE.

Site internet : <http://aero.rigollot.com/>

Archives familiales : Notes, photos et documents divers inédits (Ayant appartenu à son Grand-Père maternel : M. Gogien, Aérostier 14-18).



Attribut du Génie (dessin).

BIBLIOGRAPHIE. SITES INTERNET. **Relevés en date du 01 juillet 2009.**

André Blin, Didier Dudal, Jean Rigollot

(A7) *L'uniforme des aérostiers*. Dans la préface de "Historique des 1er et 2ème ... (Ayant appartenu à son Grand-Père maternel: M. Gogien, *Aérostier 14-18*). ...

aero.rigollot.com/aero1418verint.htm - [En cache](#) - [Pages similaires](#)

Uniformes et insignes

1 - Aéronautique - *Aérostier*. 2 - Cavalerie - Eclaireur de cavalerie ... Photo Thierry du forum Histoire militaria 14-18 que je remercie pour son aide. ...

albindenis.free.fr/Site.../Equip_uniformes.htm - [En cache](#) - [Pages similaires](#)

Ballons captifs d'observation - guerre 14-18 - récits

Quand fut arrêté pour toute l'armée l'*uniforme* bleu horizon, on distingua ... pour les *aérostiers*, écusson orange et chiffres noirs pour les aviateurs ». ...

www.carnetdevol.org/ballons.../recits.html - [En cache](#) - [Pages similaires](#)

Quelques liens de sites se rapportant à la Grande Guerre

Un site sur les *aérostiers* en 14/18. Quelques photos étonnantes. Le site de Jean Rigollot. ... *Uniformes*, armements, matériels, quelques belles photos... ...

ctimiste.com/liens.htm - [En cache](#) - [Pages similaires](#)

L'aviation (1903-1932)

Les aéronautiques européennes s'en vont en guerre", in 14-18 Magazine, ... Deage (Jean), "Une visite à l'escadrille von Richtoffen", in La Gazette des *Uniformes*, ... "Aérostiers de 1914-1918", in Revue Historique des Armées, n° 2, 1976. ...

www.grande-guerre.org/bibliographie.php?... - [En cache](#) - [Pages similaires](#)

Albert Caquot

... avait construit une immense usine pour les besoins de l'aviation en 14-18 et, ... *aérostiers* dont le fanion évoque ici les glorieux souvenirs et vieilles ... du fait que l'*uniforme* y effaçait les différences de condition sociale. ...

www.sabix.org/bulletin/b28/8.html - [En cache](#) - [Pages similaires](#)

QUI SUIS- JE ?

Quelques données contribuant à mieux connaître les *aérostiers* de la ... -"L'*uniforme* et les armes des soldats de la guerre 1914-1918" de L. et F. Funcken. ...

aero.rigollot.com/ - [En cache](#) - [Pages similaires](#)

SGA - Mémoire des hommes

Bases de données réalisées à partir de la numérisation et de l'indexation de fiches biographiques conservées par le ministère de la défense.

www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/ - [En cache](#) - [Pages similaires](#)

[Première Guerre mondiale](#)

[Mises en ligne prévues 2009-2010](#)

[Archives individuelles](#)

[Guerre d'Algérie, combats ...](#)

[Seconde Guerre mondiale](#)

[Guerre d'Indochine](#)

[Mise en ligne des journaux des ...](#)

[Terre](#)

[Autres résultats, domaine defense.gouv.fr »](#)

ANNEXES.



archives familiales

Marcel Gogien est à gauche, pipe à la bouche, et présente un quartier de viande au cuisinier préparant le repas.

QUELQUES EXEMPLES DE COURRIERS ELECTRONIQUES.

1- Monsieur François CROZET. 27.12.2008. Page 42.

Son grand-père maternel, Maurice Chinot, fut Aérostier.
A offert des photos d'époque numérisées.

2- Monsieur Laurent VEYSSIERE. 13.10.2008. Pages 43 à 46.

Conservateur du patrimoine. Chef du bureau de la politique des archives et des bibliothèques (BPAB).

Utilisation de certaines données du site pour préparer une démonstration d'application informatique suite à la mise en ligne, par le ministère de la défense, des journaux des marches et opérations des unités ayant participé à la Première Guerre mondiale.

3- Monsieur Denis ALBIN. 22.11.2005. Page 47.

Fut, pendant 15 ans, sous-officier chargé des traditions à l'escadron de chasse 1/3 « Navarre » basé à Nancy - Ochey.
Intéressé par des photos aériennes numérisées en haute résolution.

4- Monsieur Jean-Marie MERCKLIN. 18.05.2003. Page 48.

Capitaine de réserve.

A rédigé l'historique de 1^{er} Régiment du Génie, héritier des sapeurs aérostiers.
Demande de renseignements au sujet de l'uniforme des aérostiers.

5- Monsieur Peter Chapman. 15.07.2003. Pages 49 à 57

Secrétaire d'une association basée en Australie et regroupant des historiens intéressés par l'aéronautique durant la Première guerre mondiale.

Résultat de ce contact : Au 30 août de la même année, rédaction, en commun, d'un article concernant les aérostiers et publication de cet article dans le bulletin 2003 de l'association.

Page 50 : couverture du bulletin. Pages 51 à 57 : article écrit en Anglais.

CROZET.

De : François CROZET
Date : 27/12/2008 07:19:05
A : Rigollot.Jean@wanadoo.fr
Sujet : aérostation

C'est avec grand intérêt que j'ai découvert votre site dédié à l'aérostation durant la 1^{ère} guerre mondiale.

Cet intérêt était d'autant plus vif que mon grand père maternel, Maurice CHINOT, était lui-même aérostatier pendant une partie de ce conflit.

Je dispose de quelques photos de lui prises à cette bien triste d'époque dont une, unique me semble-t-il, de lui lors d'une de ses réception en parachute.

Si ces documents, dont j'ai numérisé une partie, peuvent vous être utiles dans vos travaux, c'est bien volontiers que je vous les communiquerai.

Je n'ai malheureusement aucun document me permettant de retracer son parcours durant ce conflit, notamment pendant cette période aérienne.

Engagé en 1914 , il a effectué une bonne partie du conflit dans l'artillerie de tranchée avant d'être versé dans cette arme avide de forts en maths. (il avait ses deux bacs)

Je vous serais reconnaissant de me faire savoir s'il existe des ouvrages me permettant éventuellement de reconstituer son parcours.

Je vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

F. CROZET

VEYSSIERE.

De : laurent.veyssiere@defense.gouv.fr
Date : 13/10/2008 11:01:Jean Rigollot
A : Rigollot.Jean@wanadoo.fr
Sujet : Ministère de la Défense - Mise en ligne des JMO

Bonjour Monsieur,

Comme vous le savez peut-être déjà, à l'occasion du 90e anniversaire de la fin de la Grande Guerre, le ministère de la Défense mettra en ligne sur Internet les journaux des marches et opérations (JMO) des unités ayant participé à la Première Guerre mondiale. Dans ce cadre, une conférence de presse du secrétaire d'Etat à la Défense et aux Anciens combattants aura lieu le 5 novembre prochain aux Invalides.

Etant responsable de ce projet, je suis chargé de préparer une démonstration de notre application informatique. Parmi les quelques exemples qui seront développés, j'aurais aimé présenter le cas d'une recherche menée à partir de documents souvent détenus par les familles.

En parcourant votre site que je trouve sincèrement remarquable, il m'a semblé qu'il pourrait être intéressant de partir pour cette démonstration de documents présentés sur votre site pour arriver à la description des événements et des combats. Nous estimons que cette démonstration ne peut se faire que si vous en êtes d'accord, bien entendu.

Si tel était le cas, je serai ravi de vous inviter à la conférence de presse du ministre.

Vous pouvez me contacter par Internet ou par téléphone (ci-dessous).

En espérant rencontrer votre approbation à ce projet, je vous prie de croire, Monsieur, à mes sentiments les meilleurs.

Laurent Veyssière
Conservateur du patrimoine
Chef du bureau de la politique des archives et des bibliothèques (BPAB)

Ministère de la Défense
Direction de la Mémoire, du Patrimoine et des Archives
37 rue de Bellechasse
F-75007 Paris
tél. : 01-44-42-12-86
fax : 01-44-42-16-02
mél : laurent.veyssiere@defense.gouv.fr

Afin de contribuer au respect de l'environnement, merci de n'imprimer ce message qu'en cas de nécessité.

Les documents situés en pages 44, 45, 46 sont extraits du site internet « Mémoire des Hommes ».

VEYSSIERE.



Notice 2 : photo aérienne prise le 25 mai 1917 par la 39^e compagnie d'aérostiers

M. Jean Rigollot a dédié à son grand-père, Marcel Gogien, soldat de la 39^e compagnie d'aérostiers pendant la Première Guerre mondiale, un site Internet consacré à cette unité militaire (<http://aero.rigollot.com/sommaire.htm>).

Dans ce que M. Rigollot a défini comme page 12 de son site, il présente un cliché de la collection particulière que lui a légué son grand-père. Sur cette photo aérienne figure une référence à la 39^e compagnie d'aérostiers, et une date, celle du 25 mai 1917. M. Rigollot a libellé de la sorte la légende de cette photographie :

« Probablement Brancourt-en-Laonnois, situé à l'est de Coucy-le-Château, vers Anizy-le-Château, au NNE de Soissons. Le secteur rectangulaire, plus contrasté, montre un réseau de tranchées et de nombreux impacts de projectiles. Le village à droite semble en partie épargné. »



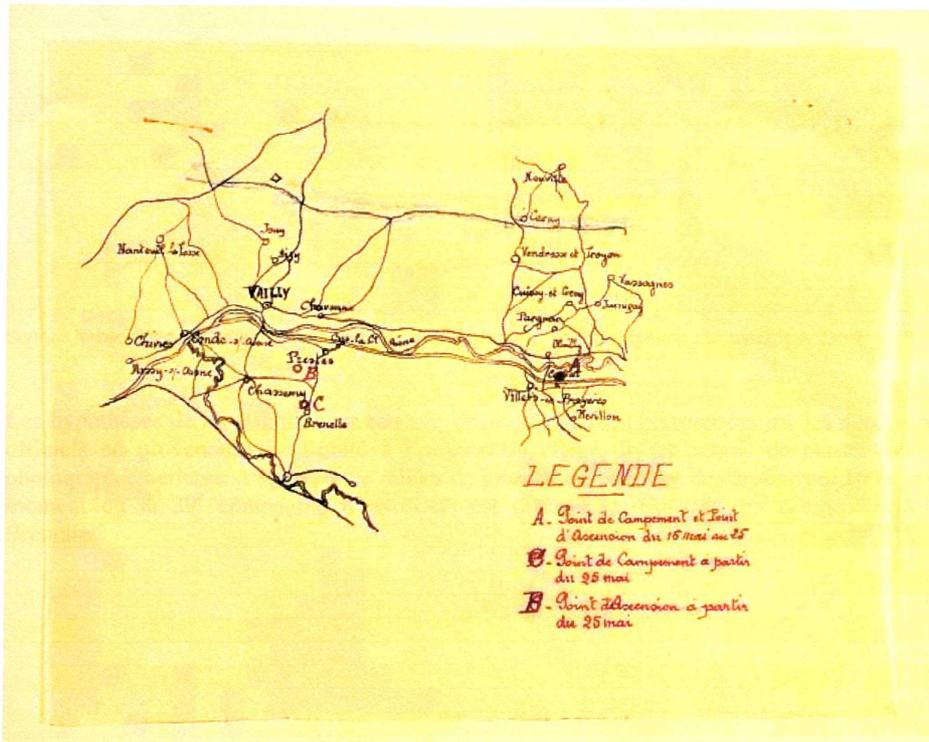
Collection privée de M. Rigollot.

VEYSSIERE.



Le contexte de cette photographie aérienne est celui de « l'offensive Nivelles » du Chemin des Dames (16 avril-8 mai 1917), restée tristement célèbre pour avoir fait, si l'on compte au surplus la contre-offensive allemande de juin dont les effets ne sont pas encore visibles sur la photographie, 200 000 morts français en deux mois. Brancourt-en-Laonnois – village situé au SSW de Laon et non pas au NNE comme l'avance M. Rigollot – a été le théâtre de très violents combats.

D'après le compte-rendu bimensuel de la 39^e compagnie d'aérostiers pour la période du 16 au 31 mai 1917, l'unité se trouvait effectivement dans la zone du Chemin des Dames. Elle était basée dans la vallée de l'Aisne, donc au sud des lignes de front, et plus précisément au nord-est de Villers-les-Prayères, point d'observation des aérostats.

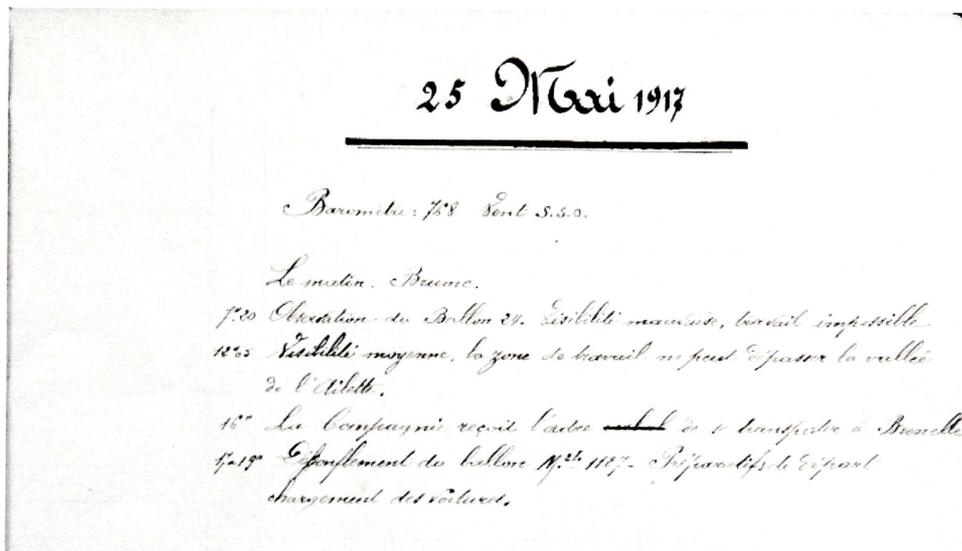


Service historique de la Défense, Compte-rendu bimensuel de la 39^e compagnie d'aérostiers, 1 A 229/2, p. 236.

VEYSSIERE.



D'après le même compte-rendu, au matin de ce 25 mai 1917, le travail d'observation était « impossible », à cause de la brume. À 12 h 05, la visibilité est moyenne, la zone observable est limitée à la vallée de l'Ailette. Or, Brancourt-en-Laonnois se trouve précisément dans cette vallée.



Service historique de la Défense, Compte-rendu bimensuel de la 39^e compagnie d'aérostiers, 1 A 230/2, p. 123.

Les hypothèses de M. Rigollot sur son site Internet sont ainsi corroborées par les documents officiels en provenance de l'unité à l'origine du cliché. Il est permis de penser que la photographie aérienne a été prise en milieu de journée, en tout état de cause avant 16 heures, moment où la 39^e compagnie d'aérostiers est occupée à déplacer son campement vers Brenelle.

ALBIN.

De : denis albin

Date : 24/11/2005 14:59: Jean Rigollot

A : Rigollot.Jean@wanadoo.fr

Sujet : photos de reconnaissance 6ème armée - Albin Denis

Mr Albin Denis
5 rue Lucien Riff
54410 Laneuveville
03.83.56.72.02
denisalbin@free.fr

Laneuveville, le 22 novembre 2005

Monsieur,

je me permets de me présenter rapidement pour que vous puissiez bien cerner ma demande. Je suis l'auteur de l'historique de l'escadron de chasse 1/3 "Navarre" et de ses escadrilles de tradition à savoir les escadrilles 95, 153 et 62 de la Grande Guerre. Ce livre, publié en 1999, comportait 720 pages et était illustré de 170 profils couleurs, plus de 1000 photos. Je travaille actuellement sur une seconde édition en 3 tomes de 300 pages. Ces volumes seront complétés par les nouvelles recherches que j'ai mené ces 5 dernières années et les nouveaux documents photographiques que les familles m'ont laissé reproduire. Mon principal soucis provient de la Grande Guerre car j'ai un volume de texte assez conséquent mais pas les photos en proportion. C'est pour cette raison que je vous contacte aujourd'hui.

En effet, j'ai remarqué que sur le site consacré à votre grand-père maternel, vous présentez des photos qui couvrent les batailles de la 6ème Armée et ses corps d'armées. L'escadrille 62 était elle-même **escadrille d'armée de la 6ème Armée** et spécialement chargée des reconnaissances en collaboration avec les escadrilles de corps d'armées. N'ayant trouvé qu'une petite dizaine de photos de reconnaissance des batailles menées par la 6ème armée, je sollicite tous les passionnés ainsi que les familles de nos grands anciens pour le prêt de documents susceptibles d'illustrer mes tomes.

Un rappel pour bien situer cette escadrille:

- **la Spa 62 (Coq de combat peint sur les fuselage) était présente sur tous les secteurs de la 6ème armée - principalement l'Aisne et la Somme 1915 / 1916 / 1917 / mi 1918 et la Belgique mi 1918** - Je peux vous indiquer les terrains et les secteurs exacts. Cette escadrille était renommée car ses équipages effectuait pour le compte de la 6ème toutes les missions de reconnaissance à longue distance en territoire ennemi. Elle a compté plusieurs grands as dont Tarascon, Quette, Bosson, Favre de Thierrens, Borzecki, Bloch. Elle s'est illustrée par ses reconnaissances du Chemin des Dames, du relevé précis de la ligne Hindenburg et par la découverte des canons qui tiraient sur Paris à partir de la forêt de Saint Gobain. Tous les textes de l'époque le prouvent mais c'est bien difficile de l'illustrer.

Je vous sollicite pour savoir si vous détenez de telles photographies de reconnaissances des zones demandées (Aisne, Somme, forêt de Saint Gobain) pas forcément prises par l'escadrille 62 mais qui pourraient illustrer à merveille ces missions. Je n'ai pas besoin des originaux mais seulement de scans en haute résolution 300 ou 600 Dpi selon la taille de l'original. (me contacter)

Je précise en plus que pendant 15 années j'ai été le sous-officier chargé des traditions à l'escadron de chasse 1/3 "Navarre" actuellement basé à Nancy-Ochey

J'espère sincèrement que vous accepterez de m'aider. Je m'engage à indiquer la provenance de vos photos comme je l'ai déjà fait dans mon précédent ouvrage.

Je reste à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires. Je vous prie, Monsieur, d'accepter l'expression de mes salutations distinguées.

Albin Denis

PS : en pièce jointe, l'insigne de l'escadrille 62

MERCKLIN.

<p>Sujet : Demande d'autorisation Date : 18/05/03 17:37:28 Paris, Madrid (heure d'été) From: <i>jmm4@club-internet.fr</i> To: <i>Jeanrigollot@aol.com</i></p>

Bonjour Monsieur,

je finis de rédiger l'historique du 1er Régiment du Génie et désirerai avoir l'autorisation d'utiliser les deux photographies de sapeurs aérostiers (dont votre parent) qui figurent sur votre site. Il s'agit d'un document non commercial destiné à rappeler l'histoire de ce régiment.

En effet, le 1er R.G. est l'héritier des sapeurs aérostiers et son drapeau comporte Fleurus 1794 sur ses plis.

Je vous remercie d'avance pour votre réponse et vous prie d'agréer, Monsieur, mes sentiments les plus distingués.

Capitaine de réserve Jean-Marie MERCKLIN
6, rue de l'Ile-de-France
67150 ERSTEIN
tél. et télécopie : 03.88.98.08.12
e-mail : *jmm4@club-internet.fr*

CHAPMAN.

Sujet : Marcel Robert Gogien - AEROSTIERS 1914 - 1918
Date : 15/07/2003 08:05:24 Paris, Madrid (heure d'été)
From: chappiep@hotmail.com (Peter Chapman)
To: Jeanrigollot@aol.com

Dear Mr Rigollot,

My name is Peter Chapman and I am very much interested in World War 1 aviation, and the role of Balloon observers from all nations who served in the conflict. <http://aero.rigollot.com/titre1.htm>

Recently I found your very interesting web site at <http://aero.rigollot.com/titre1.htm>, in which you mention your grandfather, Marcel Gogien, who was a balloon observer in the French Army during 1914-1918. I would be very interested to hear more of his exploits, and experiences in the French Aerostiers.

I am the editor of the Australian Society of World War One Aero Historians, a group of amateur historians based in Australia and New Zealand, who study the air war during 1914-1918. You can find more details on our web site at <http://asww1ah.0catch.com>.

Congratulations on your excellent web site. I hope to hear from you some time.

Yours sincerely,

Peter Chapman

Traduction.

Cher M. Rigollot

Mon nom est Peter Chapman et je suis très intéressé par l'aviation au cours de la première guerre mondiale, ainsi que par le rôle des observateurs en ballon de tous les pays ayant participé à ce conflit.

Récemment, j'ai découvert votre très intéressant site à <http://aero.rigollot.com/titre1.htm> dans lequel vous présentez votre grand-père Marcel Gogien qui fut observateur en ballon dans l'armée française en 1914-1918. Je serais très désireux d'en savoir plus sur les aéroliers français.

Je suis le président de l'Association australienne des historiens de l'armée de l'air au cours de la première guerre mondiale, un groupe d'historiens amateurs situés en Australie et Nouvelle Zélande étudiant la guerre aérienne au cours de 14-18. Vous pouvez trouver plus d'informations sur notre site internet à <http://asww1ah.0catch.com>.

Félicitations pour votre excellent site internet. A bientôt le plaisir de vous lire.

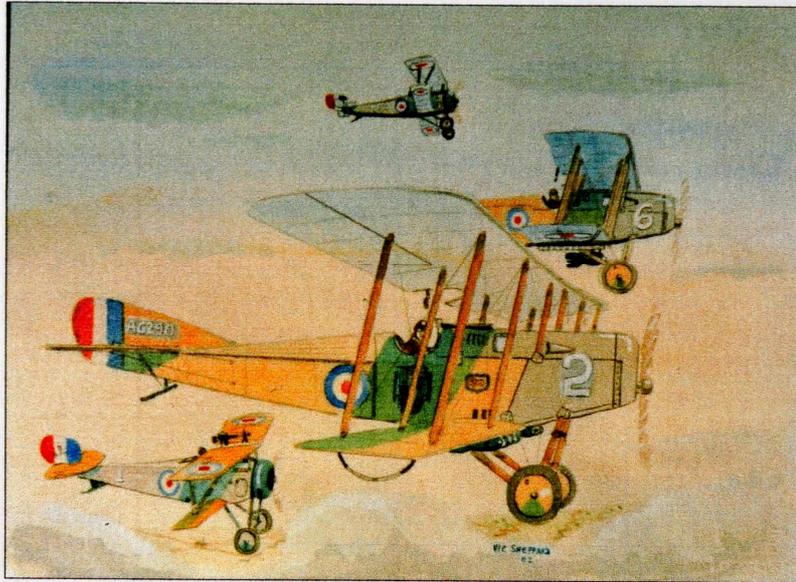
Bien à vous.

Peter Chapman

CHAPMAN.

ISSN 1327-1326

THE '14 - '18 JOURNAL



PUBLISHED BY
THE AUSTRALIAN SOCIETY OF
WORLD WAR 1 AERO HISTORIANS
FOUNDED 1962

2003

CHAPMAN.

Liminaire.

Une traduction en Français des pages 51 à 57 n'a pas été jugée utile. En effet, sous une forme synthétique, avec comme personnage central le Sergent Honoré Marcel Gogien, sont reprises des données présentes dans les pages précédentes : Historique de l'Aérostation, différents modèles de ballons, équipement des observateurs, éloges (citations), bibliographie. Ne sont pas traités : L'uniforme et l'évolution des insignes, les cerfs-volants, les dirigeables.

----- The '14 - '18 Journal -----

EYES OF THE ARTILLERY

**Sergent Honoré Marcel Robert Gogien
and the French
39^{ème} Compagnie d'Aérostiers**

1914 - 1919

By Jean Rigollot and Peter Chapman



The military application of any new invention is usually swift to follow its discovery, and the balloon was no exception. On 2 April 1794, a company of French military balloon pilots (*Aérostiers*) was created, under the command of Jean-Marie Coutelle, and two months later, on 2 June 1794, the balloon "*l'Entrepreneur*" rose above the town of Maubeuge, which was besieged by the Austrians. On 26 June 1794, the *Aérostiers* contributed to the victory over the Austrians at Fleurus by providing reconnaissance for the staff of *General Jourdan*. These early encouraging steps were not to last however, and by 1797 the balloon unit had been disbanded by Napoleon I.

Not until the Franco-Prussian War in 1870-1871 were balloons used again by the French in any numbers in a military conflict, but even then these were not used in any offensive capacity. Instead, 64 balloons were flown out of a besieged Paris, in an attempt to get mail and some people out of the city. This was generally successful, but five were captured by the Prussians and a further two lost at sea.

During this same conflict, the French Army of the Loire did attempt, unsuccessfully, to use a tethered balloon, and the Prussians also made an unsuccessful attempt to use one during their siege of Strasbourg.

In 1875, *Capitaine* Charles Renaud started a centre of study, instruction and experiments in ballooning at Chalais-Meudon. This was the first steps towards what would become the French balloon units during World War One.

In 1886, four *Compagnies d'Aérostiers* were formed, one in each of the four Engineer Regiments in the French Army at that time. These four balloon units were subsequently assembled in Versailles in 1900, where they became the 25^{ème} *Bataillon du Génie*, or 25th Battalion of Engineers, under the command of *General* Auguste-Edouard Hirschauer.^{Note A} At the same time, in times of mobilisation, they would form eight balloon companies in the field and four fortress balloon companies, at Epinal, Verdun, Toul and Belfort.

These early units were equipped with spherical balloons of 540 cubic metre capacity, which was later enlarged to a size of 750 cubic metres capacity. These balloons were operated with a steam winch.

¹ A formal portrait of *Sergent* Honoré Marcel Robert Gogien, taken while he was taking part in military exercises with the 1st *Régiment du Génie*, *Compagnie* 7/4, between 5 and 26 July 1919. His balloon corps insignia is clearly visible on the right arm of his tunic. On his collar, the '1' signifies his attachment to the 1st *Groupe d'Aérostation*. On his left sleeve, the hunting horn, usually in gold, signifies his prowess with a rifle. His belt buckle symbol is that of the Engineers.

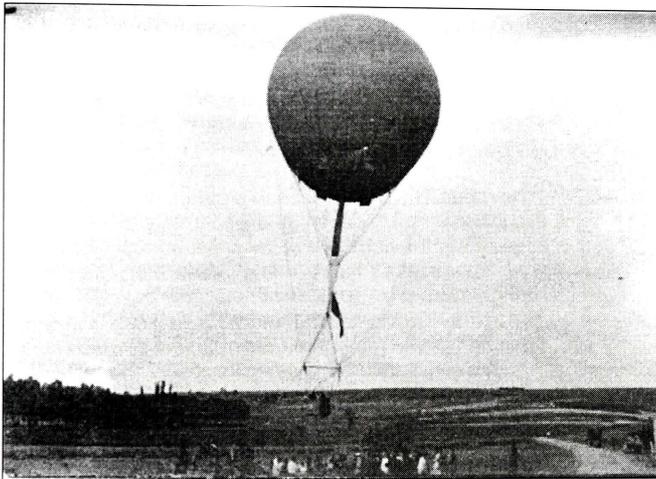
CHAPMAN.

----- The '14 -'18 Journal -----

In 1910, the four fortress balloon companies were made up of two *Compagnies d'Aérostiers*, each split into three sections and each section equipped with a single balloon, giving a total of six balloons per fortress.

Honoré Marcel Robert Gogien (hereafter referred to as Marcel) was born on 18 May 1886 in the village of Leffonds, in the Haute-Marne district of France, and he spent his childhood in the village of Vesaignes-sur-Marne.

In 1906, at the age of 20, he joined the French Army Engineer Corps at Langres, in the Canton of Nogent. His service number on enlistment was 552. On 10 October 1907 he began his training with the *1^{er} Groupe d'Aérostation* at Epinal, and must have impressed his superiors, as he was promoted to *Caporal* less than a month later, on 15 November that year. During the next two years, Marcel was trained as an engineer and attached to a Balloon section, receiving instruction on operating spherical balloons in the field. These balloons were known as "*Sphérique*" and were still in regular use at that time. They were not very stable, and were inclined to swing around at the end of the tethering cable in a wind.



A spherical hydrogen balloon just prior to winching up to operational height. This photograph, was probably taken during Marcel Gogien's first term of service with the *1^{er} Groupe d'Aérostation*, between 1906 and 1909.
Marcel Gogien

During a rifle firing exercise in 1909, in which Marcel finished 11th overall, he was awarded a snipers emblem, in the form of a golden hunting horn, which can be seen on the right arm of his tunic in the photograph heading this article.

After one year, 11 months and 25 days in the Army, Marcel received his discharge on 23 September 1909, and was placed on the Army Reserve a week later, on 1 October. Unfortunately, not much is known of his movements between then and the outbreak of war, in August 1914.

Following the outbreak of war Marcel was called up from the reserve on 4 August 1914, and assigned to the *1^{er} Groupe d'Aérostation* at Epinal. He was to remain nominally attached to this unit until after the conclusion of hostilities.

The start of the war did not mean the immediate mobilisation of French balloon units in the field, and initially the fortress balloon groups at Epinal, Verdun, Toul and Belfort remained at their original stations. The Germans, however, made good use of the fine August weather and numbers of their Drachen balloons sprung up along the rapidly forming front opposite the French, keeping the French soldiers under constant observation while allowing their own troops to move freely in daylight without immediate fear of retaliation.

This situation was far from ideal, and was recognised by one of the balloon observers at Epinal, *Capitaine Saconney*. He requested and received permission from the Governor of Epinal to form a mobile section of *Aérostiers* to assist the French 1st Army in the field. As equipment, he obtained an old 540 cubic metre capacity spherical balloon and a steam winch from one of the kite sections. These kites, used by the French more than any other army during World War One, were man

CHAPMAN

----- The '14 - '18 Journal -----

carrying kites that were utilised when conditions were too windy to do any observations from Kite Balloons. They too were tethered to the ground by a winch and could be wound up or down as required.

Initially, the unit would set out each day from their base at Epinal to wherever they were required, travelling distances of between 20 and 40 kilometers each time. There they would set up base and Saconney, the only observer, would make his flights during the day. They would then pack up again and return to Epinal every evening. Beginning at Mortagne on 28 August, Saconney traversed the entire eastern sector of the front in 14 days, making numerous observations, registering French gun batteries onto targets behind the German lines via telephone and generally making a nuisance of himself to the Germans. So successful was he, that calls began coming in from all the French armies along this sector for further balloon units to reinforce Saconney's unit in the field, and from the beginning of September, a further eight *Compagnies d'Aérostiers*, or balloon companies, were detached from the fortresses and moved to support the armies in the field. On 28 September 1914, *Capitaine* Saconney's unit was officially renamed the 30^{me} *Compagnie d'Aérostiers*.

The unit to which *Caporal* Marcel Gogien was assigned, the 39^e *Compagnie d'Aérostiers*, were formed from a Kite section at Epinal on 1 December 1914. They were quickly equipped with both Kites and Kite Balloons, however. Marcel's initial duties were as an accountant, on the ground crew. The main duty of all French *Compagnies d'Aérostiers* was artillery registration, and the units were usually situated up to five miles behind the front lines. Here, they were subject not only to attack from the air, but occasionally by artillery ranged against them also.

The first French Kite Balloons, connected to the ground by cables fixed to a steam powered winch, were either spherical or cylindrical, of 750 cubic metres capacity, and could only operate at a maximum altitude of 800m in winds not exceeding eight meters per second, i.e. about thirty Km/h. The spherical types were quickly replaced by "sausage" or types - lengthened balloons of 800 cubic metres capacity equipped with a tail with fins like the kites, to improve their orientation into the wind. These were further refined in June 1915 by *Capitaine* Caquot of the Engineers at Toul. He developed an entirely new balloon, the Cacquot type 'M', with three stabilising fins, which could attain a higher altitude and would remain stable even in high winds. However, the spherical balloons and their steam winches (which produced a plume of smoke visible 20 km away, and had a rewind speed of only 1,5 metres per second) continued in use, taking almost two years to disappear from French service completely. The steam-powered winch was eventually replaced by an automobile winch.

Little is known about Marcel's activities with the 39^e *Compagnie d'Aérostiers* from August 1914 until early 1915, as he was on the ground staff, but the unit was very active, as can be gauged by General Order No.44 of the 21^e *Corps*, dated 16 February 1915, which reads, in part:

"39^e Cie d'Aérostiers,

Gives a constant example of courage and happy initiative. Did not hesitate, on two different occasions, for better observation and better regulation of our batteries, to move with its balloon and its kites to within a very short distance of the German lines. Were stationed here for a long time, and made artillery adjustments under the convergent fire of three German batteries.

Sergeant Tourtay², balloon observer (39^e Cie d'Aérostiers), has rendered very great services to several armies by his constant observations and the execution of many adjustments. Remained on station a whole afternoon at a distance very close to the lines. Carried out two consecutive adjustments under the fire of three enemy batteries. Has contributed, together with the observer of another balloon, in the methodical destruction of significant German works.

Corporal Garcia Calderon of 39^e Cie d'Aérostiers rose for the first time in a kite, and remained aloft for 3h30m in observation from his nacelle 2500m from the German

² Tourtay began the war with the rank of Private, and was originally a Kite observer. He was selected by *Capitaine* Saconney for training with his first balloon unit at Epinal. Tourtay did invaluable work with this unit, before his transfer to the 39^e *Cie*, and eventually rose to officer rank.

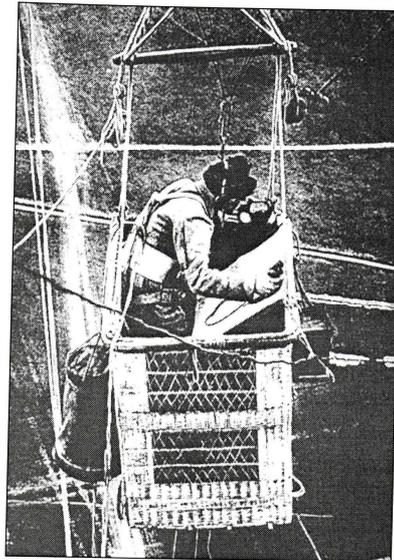
CHAPMAN.

----- The '14-'18 Journal -----

lines. He regulated the fire of a battery of 75mm's located 1000m behind him, whose shells passed in the immediate vicinity of the cables supporting the nacelle."

The first recruited observers were specialist draughtsmen, geometers, architects etc., all trained, by trade. It was only towards the end of 1915 that there was a sufficient periodic supply of Officers from various Corps, and particularly from the Artillery, who volunteered as balloon pilots, as the observers ran great risks. (at the beginning of 1915, out of six Companies taking part in the battle of Artois, there were only one or two replacement observers, being relocated constantly, and providing 15 hours of observation per day.)

The Kite Balloons were inflated with hydrogen stored in metal bottles. Each balloon was equipped with at least one wicker nacelle in which the observers sat. Communication with the ground stations was carried out using a telephone. The initial cables used, 9mm thick with only one telephone line, were replaced by a cable with a diameter of 6,8mm, which was lighter, more resistant, and provided with three telephone lines. The telephone sets used in the field at the beginning of the war were replaced by headphones with a speaker, making it easier for the observer to carry out his duty while keeping his target under constant observation.



A French *Aérostier* in his cramped nacelle. Note the map table, telephone system and cable attached to the front of the nacelle, and parachute behind. The *Aérostier* is wearing his harness and is attached to the parachute, in case a hasty exit is required.

The poor observers had a difficult and cramped lot, too, as French General Headquarters issued orders that each car was to be equipped with a whole array of equipment, including a telephone and batteries, two parachutes (from early 1916), three pairs of field glasses, a 500 metre reel of telephone wire, and a whole range of maps, charts and instruments, among other items. All of this, together with the observers, had to be accommodated in a basket with a floor area of 20 square feet.

On 17 June 1915, Marcel Gogien was promoted to *Sergent*, by Order N° 3768 of the *S.A du chef de Service Aéronautique X^{ème} Armée*. He also took on the duties of commanding a section.

The air menace to the *Aérostiers* was increasing too, and on 14 October 1915, *Maréchal des Logis* E. Roze of the 34^e *Cie* was shot down in flames and killed by an *Aviatik*, whose observer used his flare pistol to ignite their balloon. Roze, who had no parachute at this time, was the first of 31 French *Aérostiers* to die in the war – 11 officers, one cadet and 19 NCOs.

While stationed at Verdun, *Sous-lieutenant* Tourtay of the 39^e *Cie* was responsible for two very valuable observations. Firstly, he observed a large body of German infantrymen between the fort of Vaux and the ravine of la Caillette on 21 March 1916, and saw Germans descending the slopes from Hardaumont on 2 April 1916.

Weather was also a hazard to the balloon observers, and on 5 May 1916 a great storm broke 24 French balloons free from their tethering cables, 20 of which ended up in German territory. Eighteen French observers used their parachutes in an attempt to escape from their free balloons, but 12 of these were badly injured doing so. Out of a total of 28 French observers involved, five were killed and a further nine were made prisoner after landing on the German side of the lines. It is not known if the balloon belonging to the 39^e *Cie* was one of those lost.

In 1916 the French units began replacing their tired "*saucisses*" (sausages) with the new and much improved Caquot balloons (Saucisse Type M). To render assistance during the Somme

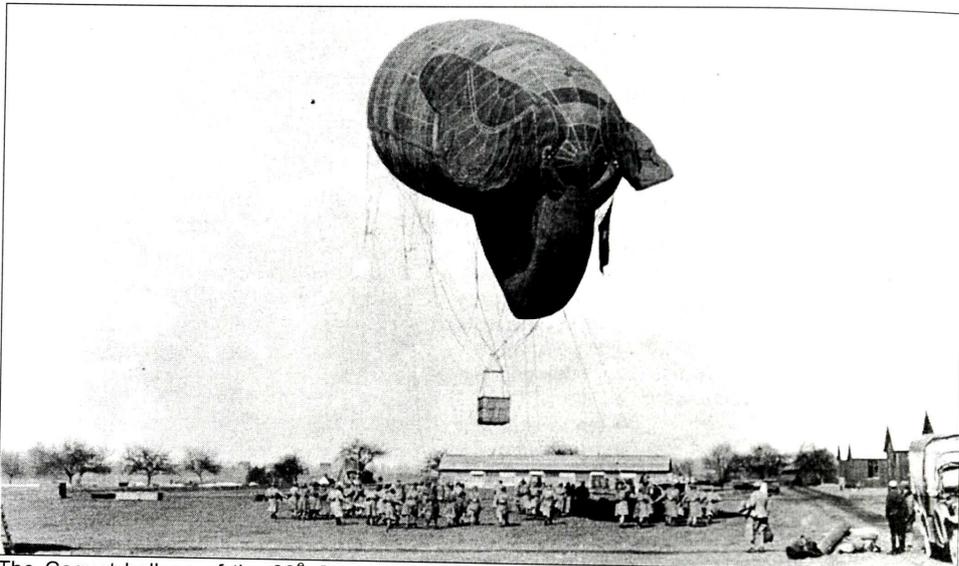
CHAPMAN.

----- The '14 - '18 Journal -----

offensives in 1916, the 39^e Cie were moved to the Somme front, where they rendered valuable assistance for the rest of that year.

Between 1 September and 23 November 1916, *Sous-lieutenant* Brillaud de Laujardière, balloon observer in the 39^e Cie, discovered and reported on five German Kite Balloon beds, situated between 17 and 18 kilometres away. He ranged a Naval 164,7 mm gun onto these, destroying all of the German balloons in turn. He also observed and reported on the progress of French troops advancing on Maurepas.

On 19 September 1916, *Lieutenant* Arondel, another balloon observer in 39^e Cie, observed and reported the movement of 35 trains on the railways to the North of Péronne. This information made it possible to prepare for the attack which the Germans directed the following day on Bouchavesnes. This was their largest counter attack made during all of the Somme battles.



The Caquot balloon of the 39^e *Compagnie d'Aérostiers* being hoisted for a test flight. Note that there are no observers in the nacelle. Clearly visible are the three tail stabilizers of the Caquot, which made it one of the most stable kite balloons of World War One. The white points visible in the distance, in the centre of the photograph, directly beneath the balloon, are shell bursts, possibly anti-aircraft fire. Marcel Gogien

In 1917 the 39^e Cie were transferred once more, to the Soissons front, and Marcel Gogien received a new job, that of recording sergeant. It was his job to record all observations reported by the balloon observers from their lofty perch.

On 5 May 1917, the balloon of the 39^e Cie was attacked by German aircraft, probably from *Jagdstaffel* 14, but the balloon was only punctured, and not burned.

The next and most serious attack happened on 17 August 1917. At 1205 near Staubecken, their balloon was attacked by a German aircraft from *Jagdstaffel* 15, flown by *Leutnant* Heinrich Gontermann. This time he shot their balloon down in flames, but the observer used his parachute safely and was not harmed. This was apparently the only time that the 39^e Cie lost their balloon to an enemy aircraft during the war, although they were attacked on numerous occasions.

In October, Marcel's commanding officer, *Lieutenant* Combrond, gave him a glowing testimonial in his service record, stating that as a section *Sergent*, accountant and observation secretary (recording officer), he was very "methodical" and was a "very good assistant". *Lieutenant* Combrond also stated that he had wanted to promote Marcel to Sergeant Major, but was unable to do so as this rank was reserved for R.A.T., or trench artillery regiment soldiers, and Marcel was an engineer.

CHAPMAN.

----- The '14 -'18 Journal -----

On 28 November the unit were again mentioned in Army Order No.44, receiving the congratulations of the General commanding their division. The citation reads, in part:

"39^e Compagnie d'Aérostiers de Campagne.

Remarkable unit under the command of Lieutenant Combrond, has rendered, since the beginning of the campaign, signal services by the constant effort of all their personnel, and have endured difficulties of operations or the fire of the enemy in the area of their winch, to ensure their observation under the best possible conditions, and obtained results of greatest importance: more than 2800 enemy batteries were located, and 1700 artillery observations undertaken....."

As one of the members of this unit, Marcel Gogien was given a signed copy of this citation, personally addressed to him.

On 12 December 1917, the 39^e Cie balloon was again attacked by German aircraft, and their balloon was punctured several times but did not burn. The observer on this occasion, *Caporal* Roblot, used his parachute to escape and landed safely.

Throughout 1918, the 39^e Cie continued to give sterling service to the French artillery units they served with, without losing another balloon to enemy action. Marcel too received a new task during that year, being reassigned as a telephonist Sergeant, in constant communication with his balloon and the French batteries they were spotting for. Again reporting on Marcel's conduct that year, *Lieutenant Combrond* stated that *"he gives his superiors satisfaction. Very conscientious, very meticulous, Sergeant Gogien is a very good non-commissioned officer"*.

Following the conclusion of hostilities on 11 November 1918, Marcel remained with the 39^e Cie until transferred on 27 January 1919 to 1^e 3^{ème} Régiment du Génie. The 39^e Compagnie d'Aérostiers was officially disbanded ten days later, on 6 February 1919.

In the 1^e 3^{ème} Régiment du Génie Marcel was assigned to the 3^{ème} Génie. Compagnie C/22 as a *Sergent*, until 24 March that year. On 1 October 1920 he was released and placed in the Territorial army, and six years later was transferred to the Territorial reserves. On 1 October 1932 Honoré Marcel Robert Gogien received his final discharge from all military service.

In civilian life, Marcel continued to live in the Haute-Marne district, where he was employed as an engineer on the local roads and bridges.

Sergent Honoré Marcel Robert Gogien, World War One veteran of the 39^e Compagnie d'Aérostiers died in the town of Prauthoy, Haute-Marne, France in 1958, in his 72nd year.

ACKNOWLEDGEMENTS

The authors wish to acknowledge the assistance rendered by André Blin and Didier Dudal. All care has been taken to ensure that information used in the research is correct. However, any mistakes in fact are the responsibility of the authors alone.

NOTE

Note A - Auguste-Edouard Hirschauer was born in 1857 (St Avold) and died in 1943. Between 1912 and 1916, he was the French military aeronautics organizer. Thanks to the drawing skills of one of his soldiers (*Caporal Voltz*), the old aeronautics badge, represented by a hot-air-balloon, would be replaced by the two Egyptian wings on an anchor. These badges had different colours, according to the ranks to whom they were awarded to.

REFERENCES

1. Alan Morris, *The Balloonatics*, Jarrolds Publishers Ltd, London, 1970

CHAPMAN.

----- The '14 -'18 Journal -----

2. N. Franks, F. Bailey & R. Duiven, *The Jasta War Chronology – A complete listing of claims and losses, August 1916-November 1918*, Grub Street, London, 1998.
3. P. Chamberlain & F. Bailey, *An Analysis of German Balloon Claims on the Western Front during 1917*, *Cross and Cockade (US) Journal*, Vol.16 No.4 1975, pp.315 – 328.
4. Joseph Bedier, *Nos Aérostiérs. Revue de Paris 1918*.1. Année 25.T.6. Nov-Déc. pp.17 to 50 & 225 to 241.
5. (Colonel) Bienvenue, *Historique de l'aérostation. Ecole Militaire et d'Application de l'Armée de l'Air. Versailles*. Edition 1934. (Document découvert par André Blin).
6. Emmanuel Breguet, *La Reconnaissance aérienne et la Bataille de la Marne (30 août-3 Septembre 1914)*. In *Revue Historique des Armées*, N°1, 1987.
7. Edmond Chadeau, *Le Général Hirschauer*. In *La Revue Historique des Armées* N°3. 1993.
8. Daniel Costelle, *L'histoire de l'aviation*. Larousse.
9. Jean-Louis Duffet, *Le parc aéronautique de Beauval jusqu'en 1914*. In *Bulletin de la Société Littéraire et Historique de la Brie*, Volume 52, 1997.
10. Marcel Jullian, *La grande Bataille dans les Airs, 1914-1918*. Cercle du livre d'Histoire, 1967, 265 pages.
11. Jacques Mortane, *Cerfs-volants, ballons captifs, dirigeables. Revue "Je sais tout" N° 115 du 15 juin 1915*. (Document découvert par André Blin.)
12. (Lieutenant-Colonel) Patart, *Historique des 1^{ers} et 2^{ème} régiments d'aérostation d'observation pendant la campagne 1914-1918. Préfacé par le général Hirschauer*. Librairie militaire universelle L. Fournier à Paris. 1923. (Livre découvert par André Blin).
13. *Revue Historique des Armées* : Numéro 175, juin 1989, pp.130-131.
14. Family archives (Jean Rigollot): Notes, photos and documents of Honoré Marcel Robert Gogien.



The 39^e Compagnie d'Aérostiérs Caquot balloon, about to start on an operational flight. The observer is in the nacelle and the automobile winch can be seen on the left. Marcel Gogien

EN GUISE DE CONCLUSION

Au cours des 58 pages de ce document, nous avons essayé de mettre en relief l'importance de l'œuvre accomplie par les Aérostiers, et de faire connaître, par quelques exemples, par des textes de citations, par des images, la vaillance héroïque, l'abnégation, la vie quotidienne des observateurs en ballons captifs.

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

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

En dépit de leur ténacité, de leur énergie et de leur bravoure, les observateurs n'auraient pu remplir efficacement leur mission, s'ils n'avaient été constamment secondés par le personnel de manœuvre, les mécaniciens, les arrimeurs, les téléphonistes, les mitrailleurs-vigies, les responsables du logement et du ravitaillement (fourriers)....

Du plus ignoré jusqu'au plus héroïque, tous les Aérostiers firent leur devoir et tout leur devoir. Ils ont été dignes de l'Armée française et de la France pendant la Grande Guerre.

Jean Rigollot.

Président du Souvenir Français, Comité de Saint-Brieuc (22000),
Membre de l'ANSORAA des Côtes d'Armor (22).
Membre actif (Soldat de France) de l'UNC Section de Saint-Brieuc.
Mars 2016.
