



L'histoire

Charbogne le 7 septembre 1935

Les Grandes Manœuvres Militaires de Champagne, après une semaine dans la Marne et la terrible collision de Saint-Jean-aux-Bois, sont passées par **Charbogne**, avec la présence du Président de la République M Albert Lebrun

=====

Charbogne le 7 septembre 1935 au matin

Le conseil municipal : Emile Habert maire – Gaston Blavier – Albert Rogé – Maurice Pinot – Charles Minet – André Leclere – Léon Velpry – Gabriel Pinart – Louis Noizet – Emile Debruge.

L'instituteur : Marcel Simon

Le curé : l'abbé René Marchand

Les Charbogniens de 2016 présents à **Charbogne** en 1935 :

Renée Mathieu Watelet 1916 - 19 ans

Marie-Thérèse Duhamel Gruselle 1918 - 17 ans

Angèle Dave Habert 1921 - 14 ans

Jeannine Eloy 1922 - 13 ans se souvient :

De la présence du Président Albert Lebrun

Du remue-ménage dans le village

Des champs de betteraves dévastés

Puis du départ pour Ecordal

Jeanne Chamart des deux sèvres ?????

André Pinot 1923 – 12 ans

Robert Eloy 1924 - 11 ans se souvient :

Le président et sa suite observait les manœuvres vers Attigny à hauteur de l'église sur la route nationale

Les cuisines roulantes étaient basées rue de l'église, près de la ferme Fitémont

Marie Massé Habert 1925 - 10 ans

André Blavier 1926 - 9 ans se souvient :

Les véhicules du Président Albert Lebrun et sa suite étaient stationnés près du cimetière

Madame Léon Velpry demandait où était le Président qui était derrière elle

Dans le jardin de la maison ferme d'Antoine Lacroix (Annie Nouvian Sajdur actuellement) derrière le buisson se trouvait une pièce d'artillerie de 37 dirigée vers Attigny. Un soldat proche a été blessé ou tué par un tir. Dans l'attente de l'ambulance il a été transporté dans la grange Lacroix (voir pages x et y des journaux)

Gisèle Huet Blavier 1928 – 7 ans se souvient

Sa grand-mère Forest lui avait dit que les soldats occupaient la grange servant actuellement de commerce « Au paradis des Vergers »

Bernard Duvivier 1928 – 7 ans se souvient

Les soldats occupaient à Attigny une grange de la rue Rimbaud et des cuisines roulantes étaient basées sur la place près du kiosque

Annette Lacroix 1933 - 2 ans se souvient

Sa grand-mère maternelle Jeanne Michel qui tenait avec son mari Camille le café-essence en dessous de l'église (actuellement Mme Cochard) lui avait dit avoir reçu des soldats qui venait compléter la ration et les boissons distribuées par les cuisines roulantes de l'armée

Son père Charles Lacroix travaillait avec son grand-père Antoine Lacroix dans la ferme relatée ci-dessus (c'est pourquoi elle était élevée par ses grands-parents maternels)

=====

Revue de Presse (bnf)

Cherbourg-Eclair – La Croix – L'Echo de Paris – L'Egalité de Roubaix Tourcoing – L'Est Républicain – Excelsior – L'Express du Midi – Le Figaro – L'Illustration – L'intransigeant – Le Matin – L'Ouest Eclair – Paris Soir – Le Petit Ardenais - Le Petit Journal Illustré – Le Petit Parisien – Le temps

=====

Cherbourg-Eclair

Cherbourg-Eclair reçoit ses dernières dépêches de l'Agence Havas, (Paris), à 9 heures du matin.

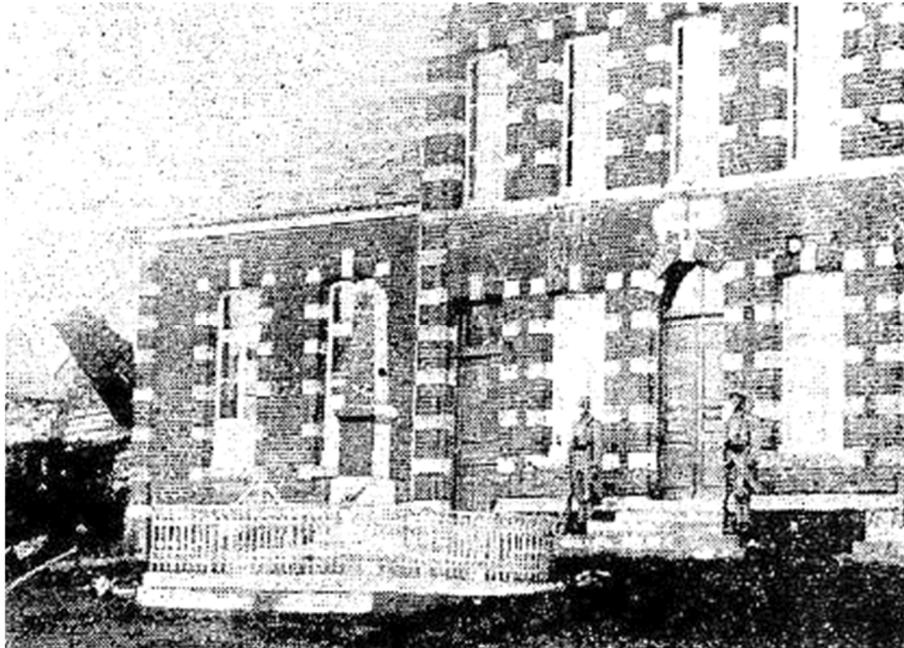
BUREAUX :
14, rue Gambetta, CHERBOURG

Compte Chèques postaux : 4.745, Paris
Téléphone 048-000

Cherbourg-Eclair - 7 septembre 1935

La catastrophe aérienne de Saint-Jean-aux-Bois

Les obsèques des dix victimes seront célébrées aujourd'hui à Reims



La mairie de Saint-Jean-aux-Bois, où ont été exposés hier matin, les corps. Sur la gauche, on aperçoit les débris d'un des avions.

Les deux équipages de la 21^{me} escadre



Les officiers généraux des missions étrangères saluant le Monument aux morts de la ville de Reims.



Voici des mitrailleuses en embuscades, derrière une ferme.



La Croix du 10 septembre 1935

Les manœuvres de Champagne ont pris fin en présence du président de la République



Le président de la République écoute les explications que lui donne le général Prételat, commandant la manœuvre.

Samedi matin, M. Albert Lebrun a quitté à 5h30, l'hôtel de la sous-préfecture de Reims et s'est rendu directement par route à Attigny, où la bataille devait atteindre son point culminant.

A sa descente de voiture sur la place de la mairie, le chef de l'Etat a été salué par M. Fabry, ministre de la Guerre ; le général Denain, ministre de l'Air ; le généralissime Gamelin, le général Préliat qui dirige les manœuvres ; les généraux Colson, Georges, Gouraud, Rieger, le maréchal italien Badoglio et les attachés militaires des nations qui suivaient les opérations.

Après avoir suivi pendant un moment le travail des pontonniers qui lançaient des ponts sur l'Aisne, le président de la République est remonté en voiture pour aller assister, depuis la hauteur de **Charbogne**, à une attaque du 150e régiment d'infanterie, qui, soutenu par les zouaves, d'efforçait d'exploiter le succès de la nuit en élargissant la tête du pont entre Givry et Attigny afin de progresser jusqu'à **Charbogne** et Ecordal.

A 9h45, le cortège présidentiel traversa Sauseuil en suivant des routes qui, entre de hauts remblais, facilitaient les partis de cache-cache des parts en présence.

A Sorcy, où le cortège arriva à 10h25 sur un mamelon, d'où l'on découvrait un immense panorama, M. Albert Lebrun, eut un long entretien avec les membres de la Commission de l'armée.

A 11 heures le cortège repartit pour la dernière randonnée de la journée. Successivement, les voitures présidentielles traversèrent Faux, Auboncourt, Vauxelles, Saulces-Monclin, et arrivèrent enfin au croisement de deux routes à 20 kilomètres de Puiseux. A environ 25 kilomètres au nord-est de Rethel, M. Albert Lebrun, les ministres, les généraux et les nombreux officiers de leur suite restèrent deux heures en ce point du champ de bataille, où les partis Nord et Sud se livraient le plus moderne des combats. La division légère motorisée, venant du Sud, arriva avec une vitesse foudroyante à travers les terres labourées, les champs de betterave et de luzerne. Le parti du Nord, disposant de spahis, et de Chars d'assaut, contre-attaqua de la manière la plus vigoureuse. Une première vague d'autos-mitrailleuses réussit à entrer loin dans les positions du parti Nord en direction de Faissault, mais les chars d'assaut du partie Nord, les obligèrent à se replier. Une deuxième vague subit le même sort. Le parti Nord en profita alors pour lancer une contre-attaque de grande envergure qui constitua le dernier acte des manœuvres.

M Albert Lebrun, après avoir exprimé aux ministres le vif intérêt qu'il prit à suivre ces grandes manœuvres reprenant ainsi une tradition ancienne de ses prédécesseurs, prit congé du maréchal Badoglio et des missions militaires étrangères, et à 13 heures, accompagné du colonel de Bellefou, il repartit en voiture pour Rambouillet.

A 13h30, le signal de la fin des manœuvres fut donné.

Après avoir mangé sur place et pris un court repos, les troupes regagnaient leurs cantonnements dans la soirée.

= Les félicitations du chef de l'Etat =

A la suite de sa visite aux manœuvres de l'Aisne, M. le président de la République a adressé au ministre de l'Air un télégramme dont nous extrayons ce qui suit :

« Mon cher ministre,

Les forces aériennes mises à la disposition des troupes de l'armée de terre pour les manœuvres des divisions motorisées, ont fit preuve des plus belles qualités d'allant, obtenant ainsi le meilleur rendement du nouveau matériel qui entre en service dans l'armée de l'air.

Je suis heureux de vous adresser personnellement mes félicitations et je vous prie de vouloir bien transmettre aux unités qui ont participé aux manœuvres l'expression de ma profonde satisfaction. »

Le général Denain, ministre de l'Air a immédiatement communiqué cette lettre à toutes les formations de l'air ayant participé aux manœuvres des divisions motorisées dans la région de Reims.

Le président de la République a adressé d'autre part au colonel Fabry, ministre de la Guerre, un télégramme où il dit notamment :

« Les quelques heures que je viens de passer parmi les unités qui ont pris part aux exercices de divisions motorisées m'ont permis d'apprécier à la fois l'entrain et la superbe tenue des troupes ; le dévouement éclairé des états-majors, la remarquable compétence des chefs à tous les échelons ? Ces exercices ont fait ressortir les progrès réalisés, au cours d ces dernières années,

en ce qui concerne l'utilisation des matériels modernes et l'adaptation des cadres aux formes nouvelles de la manœuvre et du combat.

Je suis heureux de vous adresser personnellement mes félicitations et je vous prie de vouloir bien transmettre aux unités qui ont participé aux manœuvres, l'expression de ma profonde satisfaction. »

Dès son retour à Paris, M. Fabry ministre de la Guerre, a adressé au général de division Prételat, membre du Conseil supérieur de la Guerre, directeur des manœuvres, la lettre suivante :

« Mon général,

Je vous prie de vouloir bien transmettre aux officiers, sous-officiers et hommes de troupe qui ont participé, aux manœuvres, les félicitations de M. le président de la République.

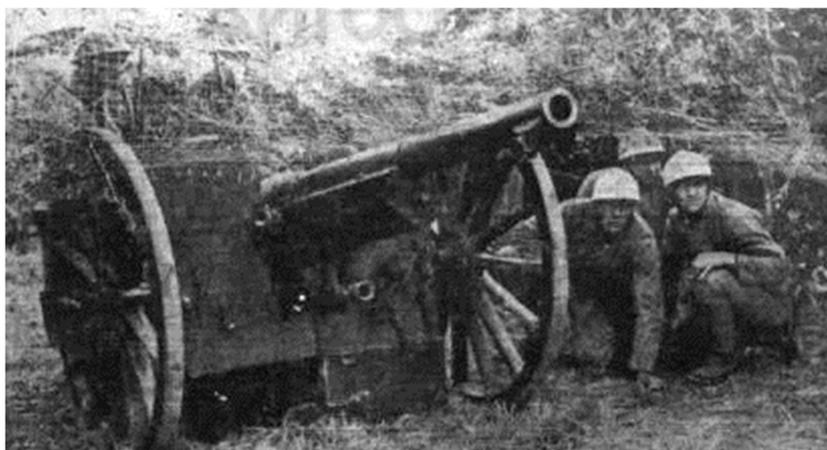
Je ne doute qu'elles ajoutent à votre fierté d'avoir commandé ces troupes d'élite et à celle de leurs chefs. Tous méritent la confiance du ministre. Les résultats obtenus sont en tous points remarquables, les enseignements recueillis précieux. »

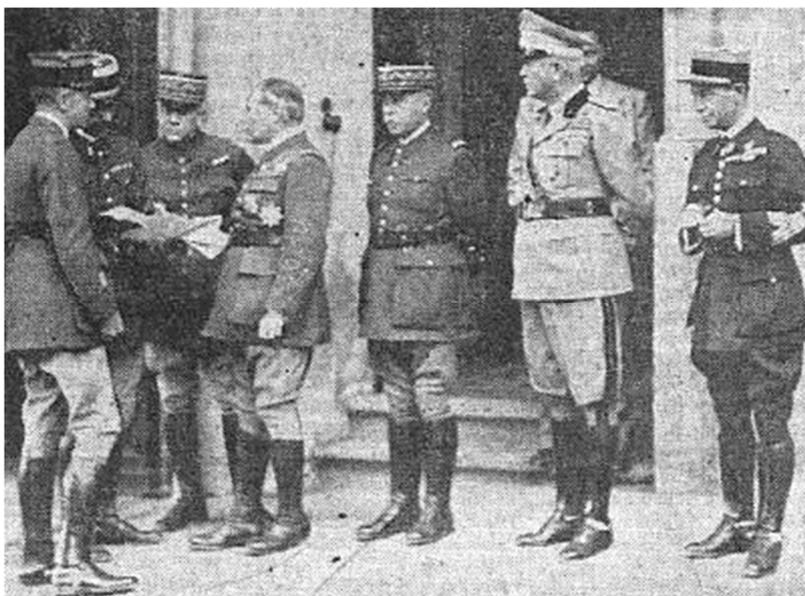
= Les obsèques des victimes de Sint-Jean-aux-Bois =

Samedi après-midi à 15 heures, à l'hôpital de la Maison-Blanche à Reims, se sont déroulées les obsèques des dix aviateurs de la 21^e escadre, victimes de l'accident de Saint-Jean-aux-Bois.

En présence de la famille des victimes et de nombreuses personnalités civiles et militaires parmi lesquelles se trouvaient M. Marchandeu, ancien ministre, député-maire ; M. Fabry, ministre de la Guerre ; le général Denain, ministre de l'Air ; les généraux Gamelin, Prételat, Gouraud, Niéger, Ménard, Pujo, Georges, Armengaud, Pênes, Berges, Vuillemin, de Montarlier ; M. de Vittaleschi, consul d'Italie et les délégués des missions étrangères présentes aux manœuvres. Mgr Suhard, archevêque de Reims, bénit les cercueils.

Puis tour à tour, le colonel Gambier, commandant la 21^e escadre ; le colonel Pastier, commandant la 21^e demi-brigade d'aviation, et le général Denain, ministre de l'Air, adressèrent un émouvant adieu à ceux qui tombèrent en pleine jeunesse.





L'Égalité

de Roubaix - Tourcoing

DIR

L'égalité de Roubaix-Tourcoing – samedi 7 septembre 1935

La catastrophe aérienne des manœuvres de Champagne

Les dix victimes ont été identifiées et parmi elles figure le sergent mécanicien Cailleux, né à Tergnier et qui fit son apprentissage à Hellemmes

Après les ministres de l'air et de la guerre, le président de la République a tenu à saluer les officiers et sous-officiers tombés au champ d'honneur



C'est dans un nuage, au-dessus d'un bois, un peu au nord de Saint-Jean-aux-Bois



L'égalité de Roubaix-Tourcoing – dimanche 8 septembre 1935

Le Président de la République a assisté à la fin des manœuvres de Champagne

M. Fabry, ministre de la Guerre, a conclu que les expériences de ces jours derniers ont été satisfaisantes et que le pays peut avoir confiance dans son armée

Rethel, 7, - M Albert Lebrun, pour suivre les manœuvres, n'a pas hésité à donner l'ordre à sa voiture de venir le prendre, ce matin, à l'hôtel de la sous*préfecture de Reims.

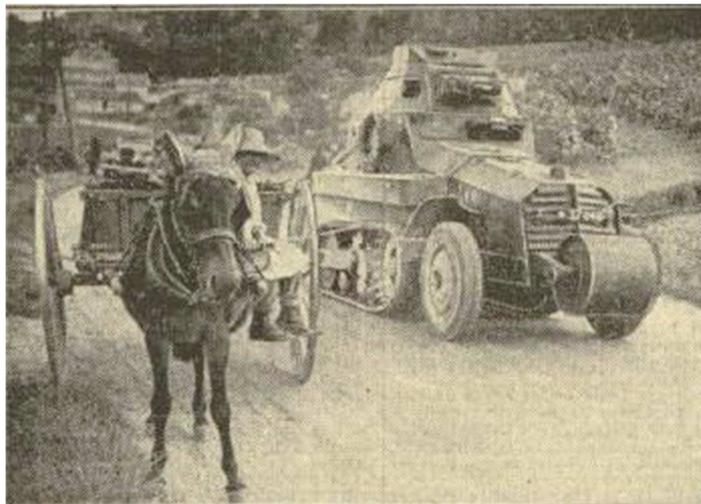
A 5h30 la voiture



L'EST RÉPUBLICAIN

L'Est Républicain du 8 septembre 1935

Une grande Bataille moderne clôt les manœuvres de Champagne



Lutte de vitesse entre chars d'assaut et autos-mitrailleuses. Attaques où l'on ne voit à peu près pas de combattants

*M. Lebrun en a suivi toutes les phases
Rethel, 7 septembre*

Au cours de la journée d'hier, la troisième division d'infanterie (parti rouge). Avait organisé sa défense sur la rive nord de l'Aisne, battant, par ses feux, la double coupure de la rivière et du canal.

Au début de la matinée d'aujourd'hui, des réserves importantes, comprenant en particulier des chars, sont prêtes à contre-attaquer, dans le cas d'une défaillance partielle du système de défense.

Le commandant du parti sud a décidé de franchir l'Aisne de vive force aujourd'hui.

La 12^e division d'infanterie motorisée, qui a débarqué dans la région de **Pauvres**, a été chargés de cette mission.

Elle a procédé à des reconnaissances dans le courant de l'après-midi d'hier et conquis, au cours de la nuit une tête de pont entre **Givry** et **Attigny**, à la suite d'une attaque menée par le 8^e Zouaves.

La division légère motorisée a achevé, au cours de la nuit du 5 au 6, de refouler sur l'Aisne les avant-gardes de parti rouge, puis, masquant par des éléments légers la ligne de l'Aisne, à l'est de **Château-Porcien**, elle a porté ses forces principales en arrière de la 12^e division d'infanterie, dont elle se tient prête à exploiter l'avance.

= M. Lebrun part pour Attigny à l'aube, brouillard intense =

M. Albert Lebrun pour suivre les manœuvres, n'a pas hésité à donner l'ordre à sa voiture de venir le prendre ce matin à l'hôtel de la sous-préfecture de Reims, à 5h30.

La voiture présidentielle franchit sans s'arrêter les 40 kilomètres qui séparent **Reims** de la vallée de l'Aisne qu'elle atteint à **Attigny**.

Ce voyage s'effectue dans un brouillard intense.

Il n'est pas exagéré de dire qu'à 20 mètres devant soi, c'est la nuit.

Le camouflage céleste a favorisé les opérations des pontonniers qui ont jeté, à **Attigny**, des ponts de bateaux sur le canal et sur la rivière.

M. Albert Lebrun met pied-à-terre sur la place de la Mairie de la petite localité. Il y est salué par M. Fabry, ministre de la Guerre ; le général Denain, ministre de l'Air ; le généralissime Gamelin ; le général Prételat, qui dirige les manœuvres : les généraux Colson, George, Gourand, Rieger ; le maréchal italien Badoglio ; les attachés militaires des nations qui suivent les manœuvres.

= Attaques qui ne manquent pas de pittoresque =

Le président de la République met sur son veston un court vêtement imperméable. Il descend à pied, accompagné des personnalités qui l'ont rejoint. Jusqu'au pont de bateaux sur lequel il s'engage, s'entretenant avec les officiers des conditions de vitesse dans lesquelles cet ouvrage a été construit.

La promenade que le président de la République fait à **Attigny** ne manque pas de pittoresque, au milieu des soldats encore au repos, groupés autour des cuisines roulantes, ou étendus dans les champs avoisinant la route.

D'autres régiments sont, au contraire, en pleine activité et l'on voit les soldats, munis de masque à gaz et de tout le « barda », traverser les prairies dans des directions diverses.

Sur la route, c'est un va et vient continuel des tanks, de camions, de voitures d'état-major.

A 7h30 enfin, le soleil paraît à travers les nuées.

Le président de la République est remonté en voiture ainsi que toutes les personnalités qui l'accompagnent et, franchissant l'Aisne, arrive sur la hauteur de **Charbogne**, à quelques kilomètres au nord d'**Attigny**, d'où l'on découvre une large partie du champ de bataille.

L'on assiste à une attaque du 150^e régiment d'infanterie, dont les hommes s'infiltrèrent peu à peu dans les lignes adverses.

M. Albert Lebrun s'intéresse vivement aux deux attaques, menées par les zouaves et le 150^e d'infanterie, qui tend à exploiter le succès de la nuit en élargissant la tête de pont entre **Givry** et **Attigny**, afin de progresser jusqu'à **Charbogne** et **Ecordal**.

Rien n'est pittoresque comme de voir les soldats avancer, en se glissant dans les fossés de la route sans paraître s'apercevoir que le chef de l'Etat, les ministres et les hautes autorités militaires les regardent.

Le cortège présidentiel qui s'est sensiblement grossi et qui compte maintenant une cinquantaine de voitures automobiles continue la route dans la direction d'**Ecordal** et d'**Alland'huy**, mais le brouillard redevient aussi opaque qu'au début de la matinée ; la visibilité est impossible à trente mètres de distance.

On entend le vrombissement des avions et le tic-tac des mitrailleuses.

Le président de la République, qui a été non seulement un brillant officier, et qui a participé aux commissions de l'armée de la Chambre et du Sénat, aux plus heureuses décisions touchant le matériel de guerre, poursuit sa visite des troupes en ligne. Tanks, chenillettes, artillerie qui défilent sans cesse devant lui retiennent toute son attention.

= Le cortège présidentiel en plein champ de bataille =

A 9h45, le cortège présidentiel traverse **Sauseuil** en suivant des routes qui, entre de hauts remblais, sont propices aux parties de cache-cache des partis en présence. La délégation de la commission de l'armée de la Chambre composée de MM. Sénac, Beauguitte, Mermod, Besset et Jacquinot, salue le président de la République et se joint à sa suite.

A **Sorcy** où le cortège arrive à 10h25 sur un mamelon d'où l'on découvre un immense panorama, M. Albert Lebrun a un long entretien avec les membres de la commission de l'armée.

Le soleil une fois encore a triomphé du brouillard et l'on aperçoit distinctement les champs et les bois, mais si l'on entend la fusillade et le crépitement des mitrailleuses, on ne distingue absolument rien des troupes en présence, tellement elles savent bien se dissimuler sous des ramures et dans les bois. A 11 heures le cortège repart pour la dernière randonnée de la journée. Successivement, les voitures présidentielles traversent **Faux**, **Auboncourt**, **Vauzelles**, **Saulces-**

Monclin et arrivent enfin au croisement de deux routes à 20 kilomètre de **Puiseux** et à environ 25 kilomètres au Nord-Est de **Rethel**.

M. Albert Lebrun, les ministres, les généraux et les nombreux officiers de leur suite restent deux heures en ce point du champ de bataille, car c'est là que les partis Nord et Sud se livrent le plus moderne des combats.

La division légère motorisée, venant du Sud, arrive avec une vitesse foudroyante à travers les terres labourées, les champs de betteraves et de luzernes.

C'est le parti Nord, disposant de spahis et de chars d'assaut qui contre-attaque de la manière la plus victorieuse.

Une première vague d'autos-mitrailleuses réussit à entrer loin dans les positions du parti Nord en direction de **Faissault**, mais les chars d'assaut du parti Nord foncent sur eux avec un tel succès que les autos-mitrailleuses doivent faire demi-tour et qu'une deuxième vague des mêmes engins ne réussit pas pour l'instant à déboucher.

Dans le ciel, avions et autogyres font leur mission.

Ce spectacle militaire qui met en œuvre les machines les plus récentes passionne au même titre, le président de la République, les ministres, les officiers français et étrangers.

= Retour à Rambouillet =

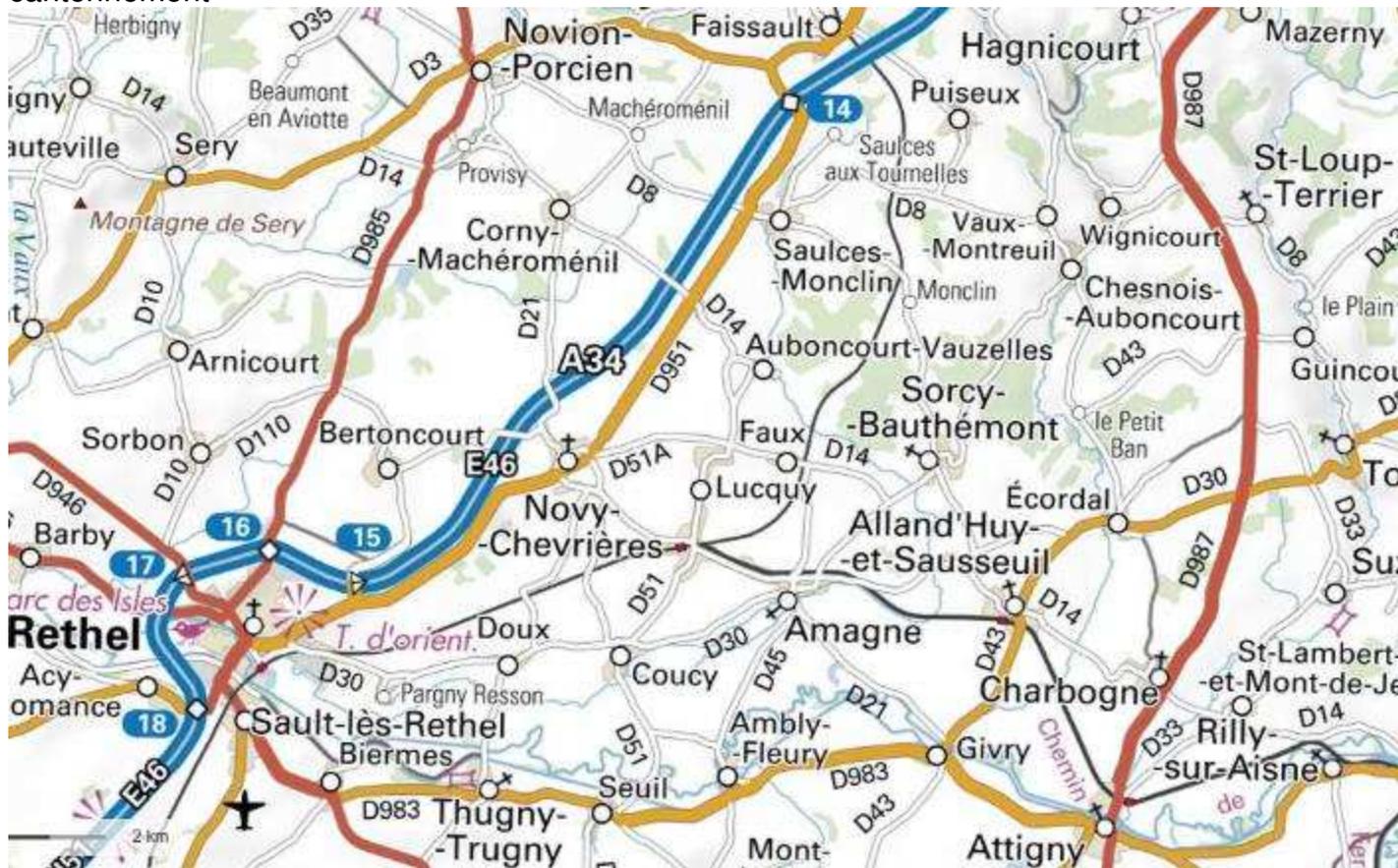
M. Albert Lebrun exprime aux ministres le vif intérêt qu'il a pris à suivre aujourd'hui ces grandes manœuvres, reprenant ainsi une tradition ancienne de ses prédécesseurs. Les ministres lui expriment, au nom de l'armée, leur reconnaissance.

M Albert Lebrun prend congé du maréchal Badoglio et des missions militaires étrangères.

A 13 heures, le président de la République, accompagnée du colonel de Bellefon ; repart en voiture pour Rambouillet.

= Les manœuvres sont terminées =

Reims, 7 septembre. – A 13h30, le signal de la fin des manœuvres est donné. Après avoir mangé sur place et après un court repos, les troupes regagnent aujourd'hui même leurs cantonnement



= Lieutenant blessé par la bourre d'un canon de 37 =

Rethel, 7 septembre. On signale qu'un accident a marqué le début de matinée. Un sous-lieutenant a reçu au visage la bourre d'un canon de 37.

La blessure ne serait, heureusement, pas grave.

= Déclarations du ministre de la guerre – M. Fabry dit sa satisfaction et du matériel et des troupes =

A 13 heures 30, M. Fabry, ministre de la guerre, reçoit à l'Hôtel de ville de Rethel, des mains du maréchal Badoglio, la grande croix de la couronne d'Italie et la croix de guerre d'Italie.

M. Fabry exprime au maréchal sa vive reconnaissance.

Recevant ensuite les membres de la presse qui ont suivi les manœuvres, le ministre de la guerre leur a dit :

« Les exercices qui viennent d'avoir lieu constituaient plutôt des expériences que des manœuvres. Ils se présentaient, en effet, sous un aspect nouveau, tant par les procédés de combat étudiés que par le matériel mis en œuvre.

« Il s'agissait de savoir quelle utilisation pouvait être faite de ce matériel, d'une part pour constituer des fronts défensifs solides, quoique occupés par des effectifs relativement faibles ; d'autre part, pour mettre en action des moyens rapides et puissants permettant au commandement d'imposer sa volonté à l'heure et aux lieux qu'il aura choisis.

« La division légère motorisée et les grandes unités d'infanterie motorisée qui ont pris part aux manœuvres disposaient d'engins nouveaux.

« Elle se sont montrées, grâce à la mobilité que leur donne la traction automobile, susceptibles de grands déplacements, d'un déploiement rapide et d'un engagement massif à la demande de ce commandement.

« Grâce à la puissance de leur artillerie et d'un armement d'infanterie qui donne toute satisfaction, elles se sont révélées parfaitement apte à la constitution rapide de barrages défensifs et solides.

« Les résultats de ces exercices sont donc satisfaisants, mais il ne faut pas se dissimuler que l'extension prise par le matériel moderne rend chaque jour plus délicate l'organisation de la défense nationale.

« Les groupements motorisés seraient, en effet, un grand consommateur de matériel et de munitions.

« Leur ravitaillement poserait, pour l'arrière immédiat du champ de bataille, un problème complexe, et, pour le pays sous les armes, un problème de fabrication et d'entretien des plus ardu.

« C'est une raison pour le ministère de la guerre d'apporter tous ses soins à l'organisation de la direction des fabrications d'armements qui vient d'y être créée.

« Son rôle, en temps de paix, pour l'exécution des programmes d'armements et la préparation de la mobilisation industrielle apparaît prépondérant.

« En temps de guerre, elle deviendrait le fournisseur d'un corps de bataille dont les exigences s'affirment tous les jours plus grandes.

« Ainsi, pour la première fois, a été réalisée, cette année, sous une forme impressionnante, la grande unité motorisée.

« Dans un même temps, les régions fortifiées prenaient définitivement figure.

« Leur armement s'achevait et leur défense était assurée par des troupes spécialistes.

« Ces réalisations, qui caractérisent la modernisation de l'armée, sont le fruit d'un effort poursuivi depuis des années par le gouvernement, en plein accord avec le parlement.

« Il a entraîné des dépenses considérables. Il a réclamé du commandement et de la troupe un effort de conception ; pour les cadres supérieurs, effort d'attaques d'avions à des procédés de combats nouveaux ; pour les cadres subalternes et pour les sous-officiers, effort de technicité pour obtenir des armes nouvelles le rendement le meilleur.

« Le pays peut constater aujourd'hui, avec satisfaction, que les sacrifices importants qu'il a consentis ; d'argent et d'hommes, ne l'ont pas été en vain. Il peut avoir confiance dans son armée.

« Elle vient de prouver son parfait état d'entraînement.

« Son état sanitaire excellent en a fourni la preuve éclatante.

« Les soldats s'intéressent à l'emploi des armes nouvelles qui leur sont confiées. Ils partagent la confiance de leurs cadres dans la valeur de leurs armes.

« Il en résulte, à n'en pas douter, un rendement particulièrement élevé des unités motorisées.

« Ce rendement ne peut que s'accroître si l'armée se sent, comme elle en est digne, entourée de l'affection et de la confiance du pays. »

La catastrophe de Château-Porcien

= Télégramme de l'ambassadeur d'Italie à M. Pierre Laval =

Paris, 7 septembre. L'ambassadeur d'Italie a dressé à M. Pierre Laval, président du Conseil, ministre des Affaires Etrangères, le télégramme suivant :

« Je prie votre excellence d'agréer mes condoléances les plus émues et l'expression des marques douloureuses de sympathie pour le pénible accident qui a frappé d'un deuil cruel l'aviation française. »

= Condoléances de l'aviation Anglaise =

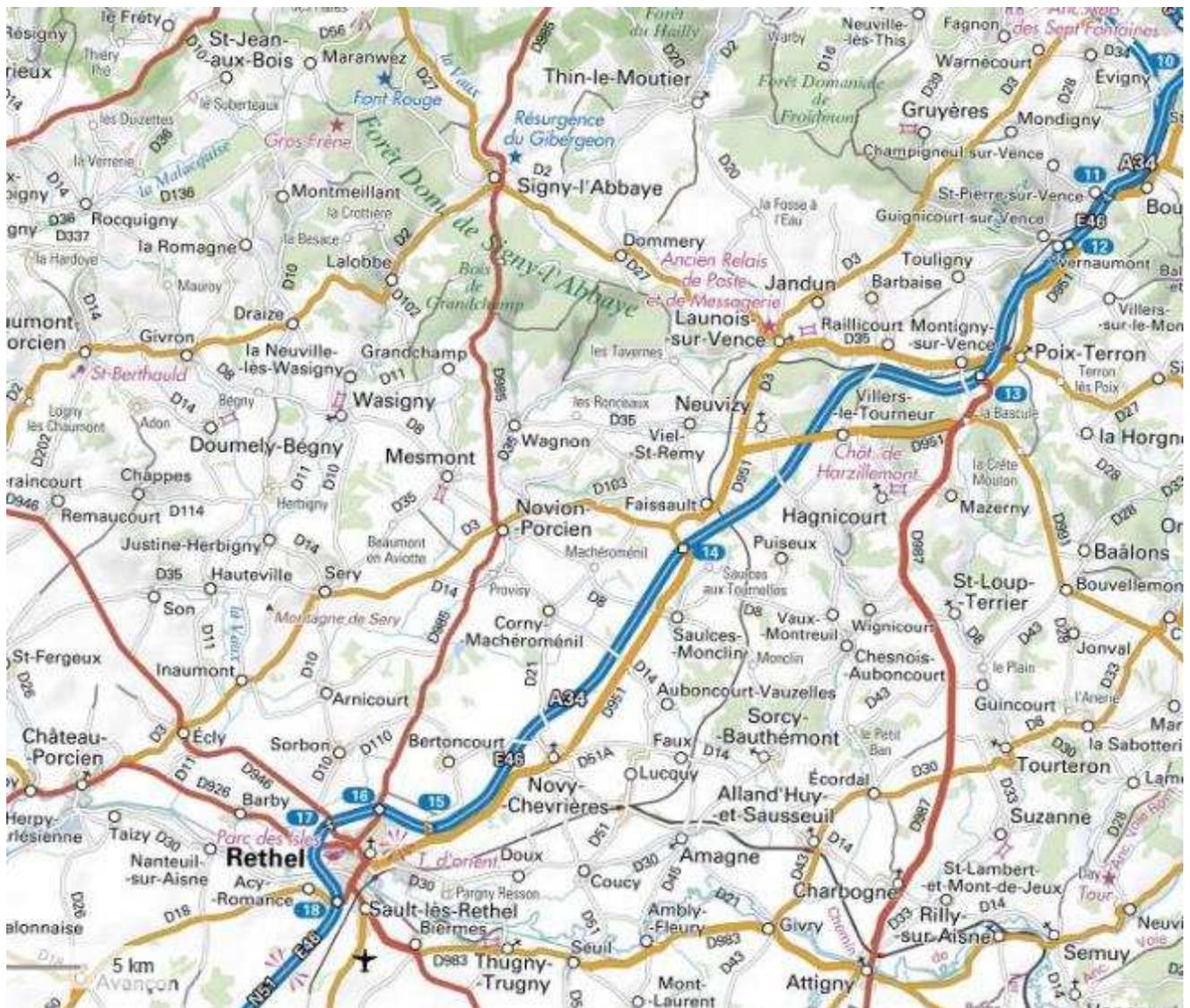
Londres, 7 septembre. Sir Philip Cunliffe Lister, ministre de l'Air, a envoyé un télégramme de sympathie au général Denain, pour lui exprimer le profond regret du conseil britannique de l'air à l'occasion de l'accident survenu jeudi dernier au cours des manœuvres, à deux avions militaires français.

= Une interpellation =

Paris, 7 septembre. M. Henri Andraud, député socialiste du Puy-de-Dôme, a demandé à interpellier le gouvernement « sur les causes et les responsabilités de la catastrophe aérienne de Saint-Jean-aux-Bois. »

= L'Aéro-Club de l'Est aux obsèques des victimes =

L'Aéro-Club de l'Est était représenté aux obsèques par son président, M. Christian Moench, et par M. Thouvenot, qui s'étaient rendus à Reims en avion.



EXCELSIOR

25^e Paris, Seine, Seine-et-Oise
et Seine-et-Marne.

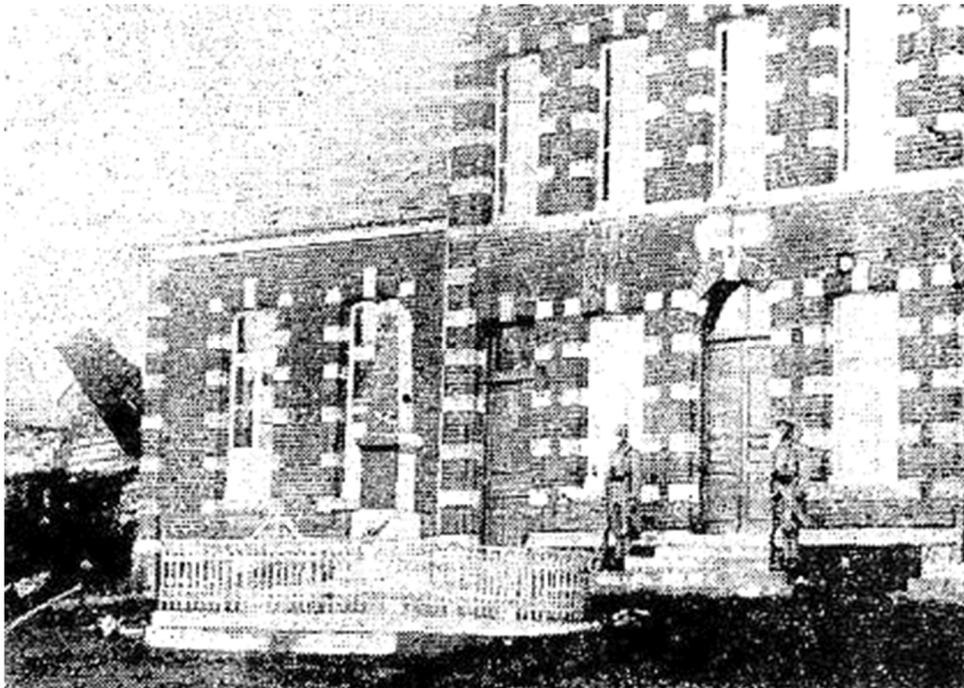
PARIS, 26, RUE D'ENGHEN (X^{III})

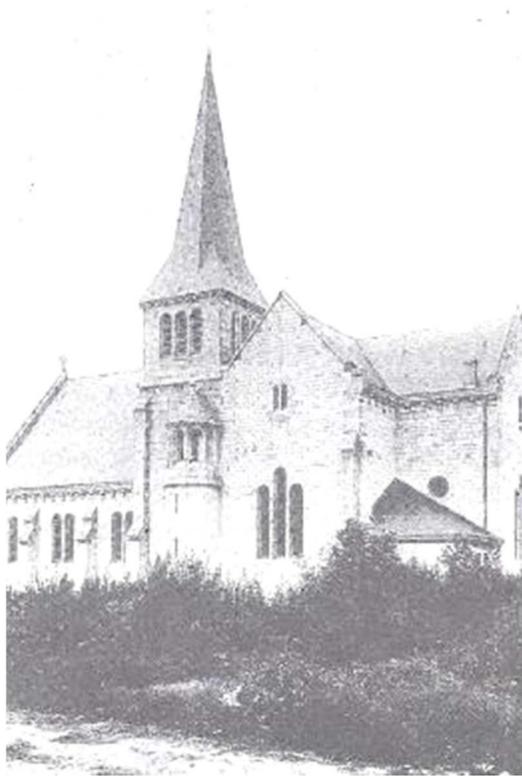
Départements et Colonies
Ad. 161 : Excelsior-Paris 30^e



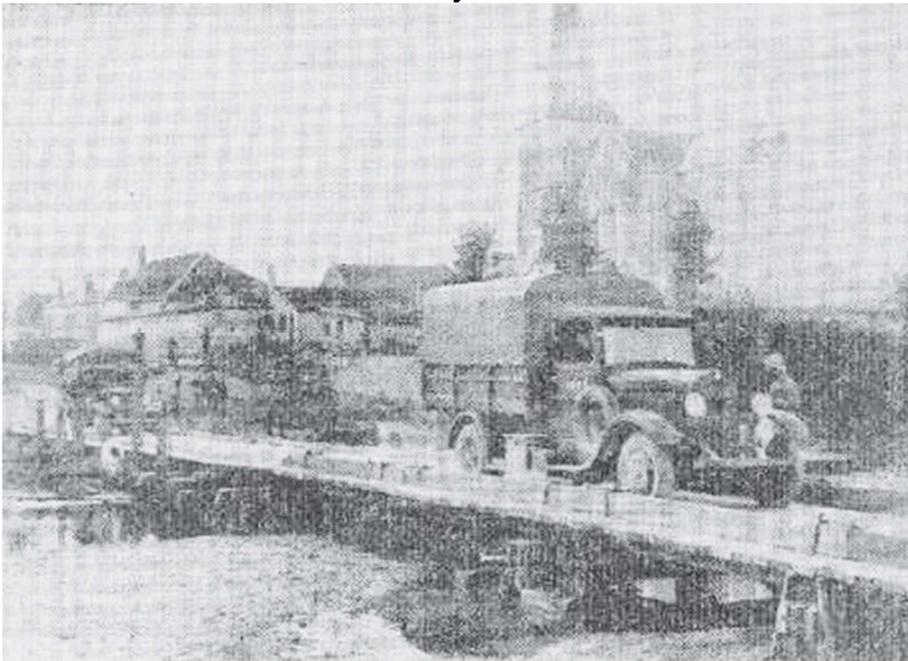


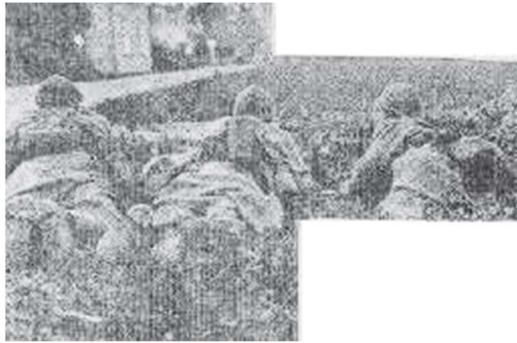
*L'Express du midi (Toulouse) du dimanche 8 septembre 1935
Les grandes manœuvres de Champagne*





Givry 1937





Les manœuvres d'automne sont terminées

M. Fabry, ministre de la Guerre déclare que le pays peut avoir confiance dans son armée

M. Lebrun assiste à l'ultime engagement

Rethel le 7 septembre – Les manœuvres de Champagne sont terminées. Un brouillard intense a quelque peu gêné, au début de la matinée, la progression des troupes et couvert jusque vers 9 heures la zone des opérations.

M. Albert Lebrun sur le champ de bataille

Dès 5h30 le président de la République quitte en voiture la sous-préfecture de Reims et se rend à Attigny, où il est reçu par m. Fabry, ministre de la Guerre ; le général Denain ministre de l'Air ;

LE FIGARO

30 C^{imes}

LOUÉ PAR CEUX-LÀ, BLAMÉ PAR CEUX-LÀ. ME MOQUANT DES SOTS, BRAVANT LES MÉCHANTS, JE ME
TRESSE DE RIRE DE TOUT... DE PEUR D'ÊTRE OBLIGÉ D'EN FLEURER...
BEAUMARCOIS.

Le Gaulois

La journée décisive des manœuvres de Champagne La grande bataille se livrera aujourd'hui

M Albert lebrun a salué les dix victimes de l'accident de Saint-Jean-aux-Bois

Reims, 6 septembre. (De notre envoyé spécial, par téléphone.)

A 15 heures, les premières escarmouches sérieuses ont lieu entre éclaireurs du parti sud et les rouges qui défendent le cours de l'Aisne, sur une étendue de 30 kilomètre environ. Ce secteur très vaste ne pourrait en réalité être utilement tenu par une seule division, malgré la double défense que lui prêtent la rivière et le canal, que si elle était beaucoup plus riche en artillerie, et notamment en canons antichars, que ne le prévoient les règlements actuels.

Les membres de la commission parlementaire de l'armée, conduits par leur président, M Cenac, après avoir survolé le théâtre de la manœuvre, ont pu se rendre compte de la nécessité de cette augmentation de la puissance du feu de nos grandes unités.

L'expérience des manœuvres a aujourd'hui encore démontré la supériorité de la liaison par motocyclettes à toute autre. Le téléphone de campagne donne de très nombreux mécomptes en raison des ruptures de lignes et, d'autre part, son installation nécessite des délais beaucoup trop longs dans une guerre de mouvement.

Quant à la TSF, son emploi rend indispensable l'utilisation d'un code chiffré bien peu pratique, surtout pour des communications avec les petites unités qui sont au contact direct de l'ennemi.

A 17 heures, des engagements plus sérieux ont lieu au pont de Givry (à 15 kilomètres à l'est de Reims, qui est supposé avoir été détruit par les rouges). Et tandis que crépitent les mitrailleuses, le 8^e zouaves prépare un passage du canal latéral au moyen de radeaux formés par un assemblage de sacs Habert. A 19 heures 30, trois fusils-mitrailleurs, entrent en action sur la rive droite de l'Aisne, entraînant le repli des défenseurs qui s'y trouvaient.

Le transport par camions du gros de la 12^e division a pu commencer cette nuit, en raison du temps très couvert qui s'opposait à toute observation aérienne. Ces troupes débarquent à 20 h 45 aux environs de Saulces-Champenoises, à 5 kilomètres environ du front qu'elles vont occuper. Des coups de main permettent d'espérer au parti bleu de pouvoir établir dans le cours de la nuit quelques points d'appui sur la rive droite de l'Aisne, en vue de jeter des ponts de bateaux.

C'est vraisemblablement sur ce point, entre Reims et Vouziers, au nord de la rivière, que se livrera demain la grande bataille qui marquera le dernier jour des manœuvres.

G de Guilhaemy.

M Albert lebrun dans la chapelle ardente

Le président de la République est arrivé à Reims à 18 heures, par la route, accompagné du colonel de Belefon. Il fut accueilli devant l'hôtel de la sous-préfecture par M Marchandau, député-maire de Reims ; le général Denain et MM Catusse, préfet de la Marne, Tournier, sous-préfet de Reims.

Le président de la République eut d'abord un long entretien avec le ministre de l'Air, qui le mit au courant des circonstances du terrible accident d'aviation de Saint-Jean-aux-Bois.

M Albert Lebrun manifesta le désir d'aller immédiatement saluer les dix victimes, dont les corps avaient été transportés à l'hôpital civil.

Il accomplit ce pieux devoir accompagné des ministres de la Guerre et de l'Air, du général Gamelin et du maréchal italien Badoglio.

Dans la chapelle ardente, les compagnons d'armes des victimes formaient la haie. M Albert Lebrun se recueillit un long moment devant les cercueils, puis s'inclina devant les familles des morts.

Il regagnait, à 19 h 30, la sous-préfecture, où la réception prévue fut supprimée en signe de deuil. Il s'entretient successivement avec le général Gamelin, le maréchal Badoglio, les généraux Gouraud et Niéger.

Puis il dîna dans l'intimité.

Le président de la République assistera aujourd'hui à la période finale des manœuvres.

Une lettre du ministre de la guerre au général Prételat

M Fabry, ministre de la Guerre, a adressé la lettre suivante au général Pételat, directeur général des opérations :

Châlons, le 6 septembre.

Mon cher général,

En portant à la connaissance des troupes en manœuvre sous vos ordres le douloureux accident de Saint-Jean-aux-Bois qui endeuille l'aviation française, vous voudrez bien donner les instructions nécessaires pour que la manœuvre soit suspendue pendant un quart d'heure, aujourd'hui 6 septembre, à l'heure où l'accident s'est produit.

Au cours de cette suspension, pour honorer la mémoire des officiers, sous-officiers et soldats qui ont consenti au pays le sacrifice de leur vie, les honneurs seront rendus dans toutes les unités, sur l'emplacement occupé par leurs divers éléments et dans tous les états-majors et services.

A 17 heures 30, selon ses instructions, une courte suspension des manœuvres a été ordonnée.

La catastrophe de Saint-Jean-aux-bois semble due à un défaut de visibilité

Mézières, 6 septembre. Voici quelques détails sur le terrible accident qui ajoute dix nouveaux noms à la liste tragique des victimes de l'air.

Les deux avions faisaient partie d'un groupe de gros porteurs Marcel-Bloch 200, moteur Gnome K 14 à compresseur, qui avait reçu la mission de bombarder une colonne progressant vers Rethel.

Pour simuler l'attaque, les douze unités de groupe devaient descendre sur la colonne en restant cachés par les nuages le plus longtemps possible. C'est cette circonstance qui fut la cause de l'accident ; deux appareils trompés par la mauvaise visibilité, entrèrent en collision à plein gaz, c'est-à-dire à une vitesse de 250 kms à l'heure. Sous le choc, les deux avions s'écrasèrent tandis que les réservoirs d'essence éclataient et que les débris en flammes tombaient près de Saint-Jean-aux-bois.

Les cinq occupants de chaque avion furent vraisemblablement tués sur le coup, tant fut grande la violence du choc.

A quoi faut-il attribuer cette nouvelle et terrible catastrophe de l'air ? Ce n'est cette fois, ni la vétusté, ni le mauvais état des appareils qu'il faut incriminer. On sait en effet, que les gros porteurs Marcel-Bloch sont équipés de la façon la plus moderne et des instruments les plus perfectionnés destinés à la liaison en plein vol par radio.

Aussi les causes exactes de l'accident de Rethel ne seront-elles guère faciles à déterminer.

Le général Denain, ministre de l'air, et M Fabry, ministre de la guerre, sont venus à Saint-Jean-aux-Bois, saluer les victimes dont la dernière fut dégagee à midi.

Les corps ont été placés à la mairie où une chapelle ardente a été improvisée et où des fleurs ont été déposées.

La mise en bière a été faite cet après-midi et les dix cercueils ont été transportés à Reims.

Une équipe d'ouvriers militaires de l'aviation procède au démontage de ce qui reste des deux avions.

L'identité des dix aviateurs

Le ministère de l'air communique la liste officielle des victimes de l'accident d'aviation :

Premier appareil : Capitaine Girard, chef de bord ; adjudant-chef Doffin, premier pilote ; sergent Lamy, radio-navigant ; sergent Ducret, mitrailleur ; adjudant Maupin, mécanicien.

Deuxième appareil : Adjudant-chef Pileux, mitrailleur ; sergent Aubian, premier pilote ; sergent Portelet, deuxième pilote ; sergent Cailleux, mécanicien ; sous-lieutenant Cade, observateur (officier de réserve en situation d'activité).

Le ministre de l'air décore les victimes

Reims, 6 septembre. Les dépouilles mortelles des dix malheureux aviateurs militaires sont arrivées à 18 h 45 à l'hôpital de Reims.

Le général Denain, ministre de l'air, a assisté au dépôt des cercueils dans la chapelle ardente, en présence de nombreuses délégations militaires et des représentants des officiers étrangers aux manœuvres. Il a épinglé la croix de la légion d'honneur sur les cercueils du sous-lieutenant Cade et des adjudants-chefs Dauphin et Pilleux. Il a épinglé la médaille militaire sur les cercueils de l'adjudant Maupin et des sergents Aubien, Cailleux, Portelet, Ducret et Lamy. Le capitaine Girard sera cité à l'ordre de la nation.

L'émotion à Nancy

Nancy, 6 septembre. Une profonde émotion a régné au 21^e d'aviation quand fut connu hier la nouvelle de l'accident.

Les officiers se rendirent immédiatement dans les familles de leurs camarades disparus pour exprimer leurs condoléances. Les officiers et sous-officiers étaient tous mariés, à l'exception d'un sergent et de l'adjudant Maupin, veuf depuis trois mois.

Un des sergents avait rengagé cet été.

Le capitaine Girard était une figure populaire ; ses hommes l'aimaient beaucoup. Par une singulière coïncidence, il pilotait la veille de son départ pour les manœuvres de Champagne, un appareil qui capota. Le capitaine se tira d'affaire sans dommage.

Toutes les victimes avaient leur domicile à Nancy ou dans la banlieue voisine de l'aérodrome, Saint-Max, Essey et Tomblaine.

L'adjudant mécanicien Maupin, pilote de guerre, titulaire de nombreuses citations, était rentré de Syrie dernièrement avec sa femme et ses trois enfants. Il était sur le point de prendre sa retraite.

Le colonel Pasquier, commandant le 21^e régiment d'aviation, s'est rendu ce matin sur les lieux de l'accident.

Les corps des dix victimes seront ramenés cette nuit ou demain matin à Nancy. Ils seront déposés à l'hôpital militaire Sedillot jusqu'à l'heure des obsèques qui auront probablement lieu lundi.

Les manœuvres de Champagne ont pris fin en présence du Président de la République

**« Ces troupes d'élite et leurs chefs méritent la confiance du pays. »
M. Jean Fabry, ministre de la guerre.**

Reims, 7 septembre. (De notre envoyé spécial, par téléphone.)

Pour le dernier jour des manœuvres, le temps a gêné les opérations, par suite d'un brouillard excessivement intense, qui s'étendit sur toute la campagne, dès le lever du soleil.

Le président de la République qui avait quitté Reims à 5 h 30 du matin, se rendit tout d'abord à Attigny, et examina avec intérêt les ponts de bateaux établis à cet endroit par le génie pendant la nuit.

Les adversaires aux prises

A 8 heures, les premiers éléments motorisés de la division légère ont franchi ces ponts, et sont bientôt suivis par les autos-mitrailleuses du 18^e dragons, et par l'artillerie tractée. Poursuivant sa pression, le parti bleu prend possession des hauteurs dominant la rive droite de l'Aisne. Il s'établit à **Charbogne**, après avoir chassé les défenseurs.

Le parti rouge s'accroche énergiquement au terrain, et lorsque, vers 9 heures, le brouillard commence à se diluer un peu, il est sur la ligne Novion-Porcien-Tourteron.

Après avoir vainement cherché, à plusieurs reprises, un emplacement favorable pour observer une partie du champ de bataille, le cortège présidentiel s'arrête enfin entre Vaux-Montreuil et Puiseux, 20 kilomètres au nord-est de Rethel, où il stationnera pendant plusieurs heures avant de pouvoir apercevoir quoi que ce soit.

Sont présents : les ministres de la guerre et de l'air, le maréchal Badoglio, les missions militaires étrangères, les généraux Gamelin, George, Gouraud, Duffieux, Altmayer, Prételat, de Saint-Maurice, Ménard, Bessière, Pujo, Berger, etc.

Le service de transport par engins s'est acquitté de sa tâche avec la même régularité que ces jours derniers. On ne saurait malheureusement en dire de même de la police de la route. Alors que jusqu'ici la gendarmerie en avait assuré l'exécution avec tact et ordre, une décision malheureuse avait dicté aujourd'hui le remplacement des gendarmes par des gardes mobiles. Ceux-ci opérèrent avec une brusquerie et une inexpérience notoires, créant par là même d'inextricables embouteillages.

Il convient de souligner l'hostilité marquée des gardes envers tous les représentants de la presse ; arrêtant systématiquement leurs voitures, ne tenant aucun compte des laissez-passer, ils rendaient presque impossible le rôle des correspondants des journaux. Il y eut même un cas où l'intervention d'un officier général fut nécessaire pour faire appliquer plus intelligemment les consignes, et permettre aux voitures de la presse de se rendre au rendez-vous où le ministre les attendait.

Le dernier acte

A 12 h 45, le parti nord lança une contre-attaque massive de chars et d'autos blindées, contre l'infanterie ennemie qui dut arrêter sa progression. Cet épisode constitua le dernier acte des grandes manœuvres.

Cette journée fut attristée par un accident. Un sous-lieutenant de 150^e fut atteint au visage par la déflagration d'un canon de 37, et assez sérieusement blessé. Ses jours ne sont toutefois pas en danger.

A 13 h 15, le Président de la République quitta le terrain, rejoignant directement Rambouillet par la route.

Le ministre de la guerre et le général Gamelin se rendirent à Rethel, où le maréchal Badoglio remit à M Fabry, au nom du roi d'Italie, les insignes de Grande Croix de la couronne d'Italie, ainsi que la Croix de guerre italienne.

Le ministre reçut ensuite à l'hôtel de ville de Rethel les membres de la presse, et leur exprima toute la satisfaction éprouvée par lui du résultat obtenu.

La valeur du matériel

Les exercices qui viennent d'avoir lieu constituaient plutôt des expériences que des manœuvres ; ils se présentaient en effet sous un aspect nouveau, tant par les procédés de combat étudiés que par le matériel mis en œuvre. Il s'agissait de savoir quelle utilisation pouvait être faite de ce matériel, d'une part pour constituer des fronts défensifs très solides, quoique occupés par des effectifs relativement faibles, d'autre part pour mettre en action des moyens rapides et puissants permettant au commandement d'imposer sa volonté à l'heure et au lieu qu'il aura choisis.

La division légère motorisée et les grandes unités d'infanterie motorisée qui ont pris part aux manœuvres, disposaient d'engins nouveaux ; elles se sont montrées, grâce à la mobilité que leur donne la traction automobile, susceptibles de grands déplacements, d'un déploiement rapide, et un engagement massif à la demande de ce commandement ; grâce à la puissance de leur artillerie et d'un armement d'infanterie qui donne toute satisfaction, elles se sont révélées parfaitement aptes à la constitution rapide de barrages défensifs étendus et solides.

G. de Gulhermy.

Après les manœuvres de Champagne

Les félicitations officielles aux troupes

Le Président de la République a adressé au ministre de la Guerre la lettre suivante :

« Mon cher ministre, les quelques heures que je viens de passer parmi les unités qui ont pris part aux exercices des divisions motorisées, m'ont permis d'apprécier à la fois l'entrain et la superbe tenue des troupes, le dévouement éclairé des états-majors et la remarquable compétence des chefs à tous les échelons.

« Ces exercices ont fait ressortir les progrès réalisés au cours de ces dernières années en ce qui concerne l'utilisation des matériels modernes, et l'adaptation des cadres aux formes nouvelles de la manœuvre et du combat.

« Je suis heureux de vous adresser personnellement mes félicitations, et je vous prie de bien vouloir transmettre aux unités qui ont participé aux manœuvres l'expression de ma profonde satisfaction. »

M Albert Lebrun a également adressé au ministre de l'Air la lettre qui suit :

« Mon cher ministre, les forces aériennes mises à disposition des troupes de l'armée de terre pour les manœuvres de division motorisées, ont fait preuve des plus belles qualités d'allant, obtenant ainsi le meilleur rendement des nouveaux matériels qui entrent en service dans l'armée de l'Air.

« Je suis heureux de vous adresser personnellement mes félicitations et je vous prie de vouloir bien transmettre aux unités qui ont participé aux manœuvres l'expression de ma profonde satisfaction.

« Malheureusement, un deuil cruel est venu éprouver l'Armée de l'Air au cours de ces exercices. Je salue ces nobles victimes du devoir et j'adresse à leurs familles les douloureuses condoléances du pays. »

Enfin, M Jean Fabry, ministre de la Guerre, a, de son côté, fait parvenir au général de division Prételat une missive de félicitations :

« Mon cher général, je vous prie de bien vouloir transmettre aux officiers, sous-officiers, hommes de troupes qui ont participé sous vos ordres aux manœuvres, les félicitations de M le Président de la République. Je ne doute pas qu'elles ajoutent à votre fierté d'avoir commandé ces troupes d'élite et à celle de leurs chefs. Tous méritent la confiance du pays.

« Les résultats obtenus sont en tous points remarquables ; les enseignements recueillis précieux. Je vous prie d'accepter mes remerciements personnels et de traduire aux unités de manœuvres ma vive satisfaction. »

Le retour de M Albert Lebrun

A 13h 30, le signal de la fin des manœuvres était donné.

Le Président de la République a alors gagné Rethel et peu après sa voiture quittait cette ville, prenant la route de Rambouillet.

Le général Denain, ministre de l'Air rentrant des manœuvres de Champagne, a atterri hier après-midi à Villacoublay, pilotant son avion d'armes Mureaux 113.

Les corps des victimes de Rethel sont transférés à Nancy

Reims, 7 septembre. – Les obsèques solennelles des victimes de l'accident d'aviation de Saint-Jean-aux-Bois ont été célébrées cet après-midi à Reims.

A 15 heures, Mgr Suard, archevêque de Reims a béni, à l'Hôpital Général, les cercueils, en présence des familles des victimes.

M Fabry, ministre de la guerre ; le général Denain, ministre de l'air ; les généraux Prételat, Gouraud, Armengaud, Liéger, Bones, Vuillemin, Berger, Pujo, de Montarlier ; M Paul Marchandeaude, député-maire de Reims ; M Villenchi, consul d'Italie ; les officiers des missions étrangères ayant assisté aux manœuvres, de nombreuses délégations d'officiers de l'air assistaient à la cérémonie.

Les honneurs étaient rendus par la troupe de la 21^e escadre aérienne de Nancy, à laquelle appartenaient les victimes, et par la 12^e base aérienne de Reims.

Trois discours ont été prononcés : par le colonel Gambier, de la 21^e escadre aérienne ; le colonel Pascier, commandant la 21^e demi-brigade aérienne de Nancy, et par le général Denain, ministre de l'Air.

La ministre de l'Air a présenté aux familles les condoléances du gouvernement et de la nation et exalté l'esprit de sacrifice et de courage des hommes de l'armée de l'Air

Une interpellation

M Andraud, député socialiste du Puy-de-Dôme, a annoncé au président de la Chambre son intention d'interpeller, à la rentrée, sur les causes et les responsabilités de la catastrophe aérienne de Saint-Jean-aux-Bois.

Le président de la République assiste aux grandes manœuvres



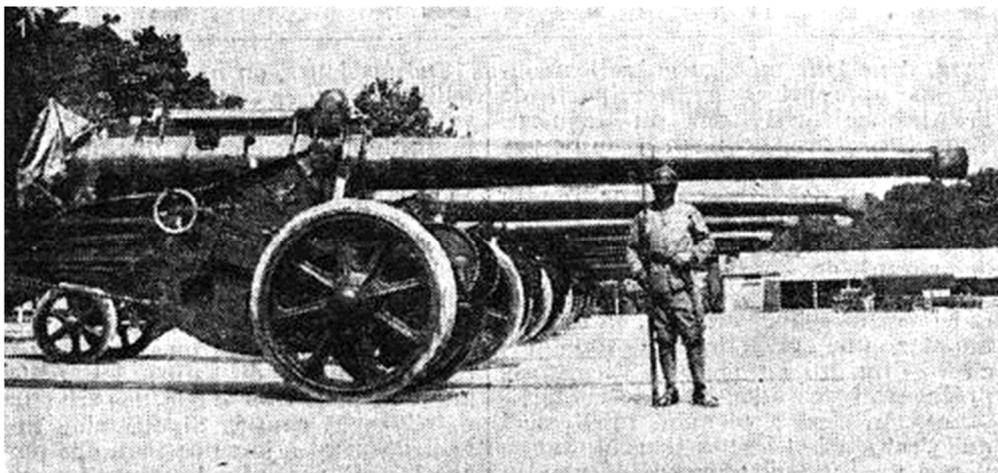
Les manœuvres de Champagne se sont terminées, hier, en présence du Président de la République et des ministres de la Guerre et de l'Air :

- 1 (de gauche à droite) Le maréchal italien Badoglio, le général Gamelin, le général Prételat, M A Lebrun, suivent les péripéties d'une attaque au nord de l'Aisne
2 Un régiment de chars d'assaut sur le terrain des opérations
3 Un poste d'observation avancé dans les lignes

Le ministre de la Guerre assiste aux grandes manœuvres

M Jean Fabry, ministre de la Guerre, après avoir visité différents cantonnements, s'est rendu hier sur le terrain des opérations en compagnie du général Prételat.

Voici



La garde d'une réserve de 155 longs, à proximité du front



Le ministre au milieu des hommes de troupe



M J Fabry et le maréchal italien Badoglio



La visite présidentielle aux grandes manœuvres de Champagne



*Le général Georges, major-général ; M. Lebrun ; le maréchal Badoglio ; le général Gamelin, vice-président du conseil supérieur de la guerre et chef d'état-major général de l'armée, et le général Colson, chef d'état-major de l'armée. (près du village d'**Ecordal** au nord-est de Rethel)*

Les grandes manœuvres de Champagne – Les plus importantes de toutes celles qui viennent d'avoir lieu en différentes régions de la France – ont commencé le 2 septembre dans les environs de Reims. Coupées en deux phases, elles ont pris fin le 7 septembre.

Leur intérêt principal était de mettre en présence des unités constituées le plus exactement possible sur le pied de guerre quant aux effectifs et pourvues de matériel le plus nouveau, tant pour l'action elle-même que pour le transport des troupes sur le champ de bataille. Autos, camions, motocyclettes, automitrailleuses, chars d'assaut, artillerie tractée : jamais encore autant d'engins mécaniques n'avaient été mis en œuvre. De son côté, l'aviation était utilisée sur une large échelle.

Le thème initial qui avait été proposé mettait en présence une division motorisée, placée sous le commandement du général Faury et concentrée au camp de Sissonne. Elle comprenait les 51^e, 67^e, 91^e régiments d'infanterie et le 42^e régiment d'artillerie automobile. D'autre part la partie sud, sous les ordres du général Dautry, commandant la 6^e région militaire, occupait la région de d'Arcy-sur-Aube. Plus nombreux, il comprenait trois divisions, dont étaient effectivement représentées : la 12^e et la 4^e division légère motorisée. Opérant sur l'axe Fère-Champenoise-Epernay, le parti sud avait pour objectif le franchissement successif de la Marne et de la Vesle, dont le parti nord défendait les approches. La direction des manœuvres était assurée

par le général Prételat, et l'équipe des arbitres était commandée par le général Pigeaud. Le terrain choisi l'avait été en raison de ses nombreux accidents : marais de Saint-Gond, Montagne de Reims, butte de Moronvilliers, rivières, canaux. La plus grande latitude avait été laissée aux commandants en chef des deux partis, de sorte que les opérations ne se sont pas déroulées selon un scénario arrêté d'avance, mais qu'elles ont pris chaque jour une physionomie nouvelle, au fur et à mesure que se développait la bataille. Celle-ci, d'ailleurs, importait moins que certaines expériences auxquelles elle donnait lieu : le transport massif de divisions entières d'un point à un autre en un minimum de temps par les camions, le franchissement des rivières par des moyens de fortune, alors que tous les ponts étaient être censés être coupés, la liaison entre les différentes armes. Autant de problèmes tactiques intéressant surtout le commandement et qui ont fait l'objet des constatations les plus utiles.



M. Fabry, ministre de la Guerre, le général Gouraud, M. Albert Lebrun, le général Denain, ministre de l'Air, le général Gamelin et le général Colson.

Les manœuvres ont été suivies d'un bout à l'autre par le général Gamelin, vice-président du conseil supérieur de la guerre. M. Jean Fabry, ministre de la Guerre, a assisté à la deuxième phase, ainsi que le président de la République, qui est arrivé à

Reims dans la soirée du 6 septembre et devant lequel se sont livrés les ultimes combats aux alentours d'Attigny.



Le président de la République, qui a assisté à la fin des manœuvres, se fait expliquer la marche des opérations.

On peut reconnaître, le maréchal Badoglio, M. Fabry, ministre de la Guerre, le général Prételat et le général Colson.

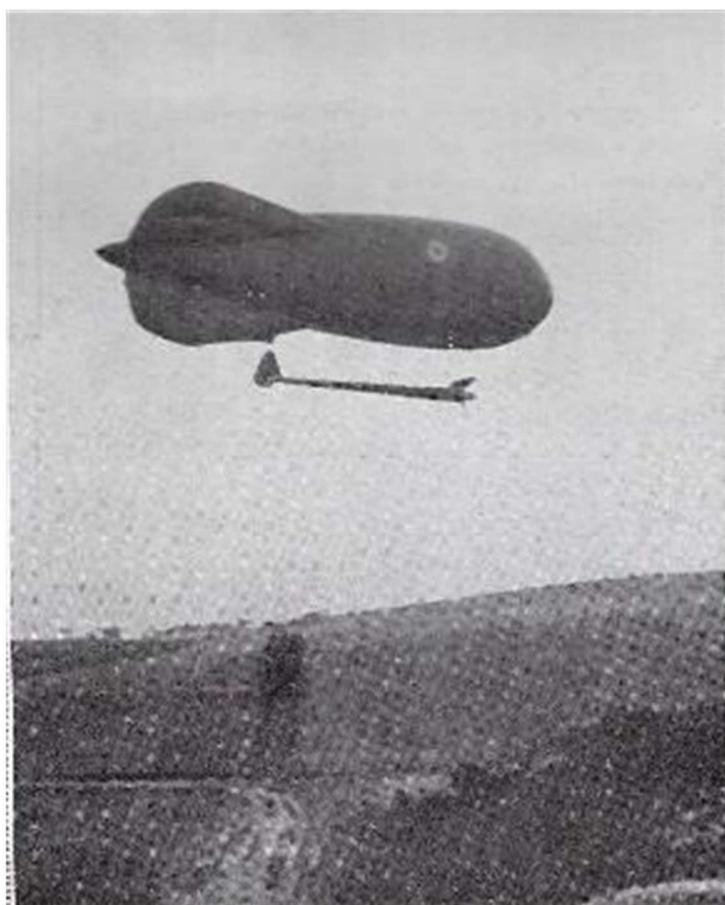




Autochenilles camouflées sur le bord de la route. Le camouflage d'un char sous les bottes de paille.



Une mitrailleuse en action.



L'autogyre évoluant en présence du président de la république et du général Gamalin. Le moto-ballon, saucisse motorisée, en pleine action au lever du jour. Deux engins d'observations.



Avions de tourisme réquisitionnés et ayant atterri en plein champ sur un ordre militaire



L'entretien d'un général français avec des officiers polonais. – officiers de l'armée rouge assistant aux manœuvres.

Un grave accident d'aviation a malheureusement endeuillé une des dernières journées : au cours des exercices d'ensemble



L'arrêt de la manœuvre avec présentation des armes et salut : hommage rendu par les troupes aux victimes de l'accident d'aviation de Saint-Jean-aux-Bois.

L'intransigeant du 7 septembre 1935

Toutes les troupes en manœuvres rendront hommage, ce soir, aux aviateurs victimes de la terrible collision.

M Jean Fabry, ministre de la Guerre, c'est rendu, ce matin, à Saint-Jean-aux-Bois pour s'incliner devant les dépouilles mortelles des aviateurs

L'homme n'a pas fini de payer sa rançon au progrès.

En voulant, accomplir la mission dont ils étaient chargés, deux équipages sont entrés en collision dans les nuages. En plein ciel, Dix officiers et sous-officiers ont été tués.

Les deux équipages de la 21^e escadre de Nancy étaient composés du capitaine Girard, de l'adjudant-pilote Dauphin, du sergent-pilote Lamy, du sergent mitrailleur Ducret et de l'adjudant mécanicien Maugin, de l'adjudant-chef Pilleux, du sergent-pilote Aubien, du sergent-pilote Portenet, du sergent mécanicien Cailleux et du sous-lieutenant-observateur Cade.

Un terrible accident rappelle toutes les difficultés que rencontre l'aviation militaire au cours de ses exercices d'entraînement. Il rappelle aussi que malgré tous les efforts qui sont faits pour assurer le pilotage et la navigation par mauvais temps, les risques demeurent entiers.

Un groupe de gros porteurs de Marcel Bloch 200-bimoteur Gnome K 14 à compresseur devait bombarder une colonne en mouvement aux environs de Rethel. Il profita des nuages pour se dissimuler. Cette façon d'opérer n'était pas une imprudence, c'était, il faut le dire une obligation.

C'est en descendant vers le lieu où devait se trouver la colonne en mouvement que deux des douze appareils entrèrent en collision, à une vitesse que l'on peut évaluer à au moins 250 kilomètres à l'heure, puisque ces appareils ont, à pleins gaz, une vitesse maximum de 290 km-heure.

Ce fut, vous devez vous l'imaginer, un choc effroyable. Pilotes, navigateurs, radios et mécaniciens furent tués sur le coup, au milieu des flammes.

Les corps et les débris tombèrent près de Saint-Jean-aux-Bois. Ils étaient éparpillés sur plusieurs kilomètres.

Trop souvent nous avons réclamé que les avions militaires soient équipés des instruments de contrôle de pilotage modernes pour ne pas signaler aujourd'hui que la majorité des gros porteurs Marcel Bloch comportent une planche de bord modèle, à l'exemple des plus récents avions de transport. D'ailleurs lors de la fête de l'Air à Villacoublay, nous avons répété la déclaration d'un chef d'escadrille de Reims : « Avec les instruments que nous avons, j'irai au bout du monde. »

La radio – liaison entre les avions en vol – est au point. Mais il reste à équiper les avions d'un dispositif qui permette au pilote de se rendre compte constamment de la position de son avion par rapport à celle des autres appareils, dans un vol de groupe, par mauvais

temps. Ce dispositif a été expérimenté avec succès au Centre d'essai de Villacoublay, notamment par un général qui était à l'époque directeur au ministère de l'Air.

Le vol dans les nuages présentant des aléas et des risques, il convient donc de mettre à la disposition des équipages tout ce qui leur est nécessaire pour effectuer leur mission avec le maximum de sécurité et en observant des règles strictes de discipline.

Nos équipages ne reculent jamais devant le danger pour mener à bien la tâche qui leur incombe. Ils ont tous le sentiment du devoir. Mais ce n'est pas une raison pour que, trop souvent, l'administration entrave l'action de ceux qui au ministère de l'Air, savent, par expérience, ce dont les formations ont besoin.

L'accident de Rethel n'aura certainement pas sa cause définie avec exactitude. Est-il imputable à un changement de direction de l'un ou des deux avions ? ou plutôt à un abordage ?

L'examen des débris permettra peut-être de recueillir des précisions importantes. Mais tirera-t-on la leçon de cet accident qui marque la première utilisation, au cours de manœuvres, des matériels modernes ?

R Peyronnet de Torres.

La journée des cavaliers

(De notre envoyé spécial) Reims, 6 septembre (par téléphone)

-La journée d'hier, - malheureusement endeuillée en son crépuscule par le terrible accident d'aviation que l'on connaît où il semble que, seule, cette fatalité que l'on accable à tout bout de champ ait sa responsabilité, - la journée d'hier fut à nouveau la journée des cavaliers. En effet, la division légère motorisée du parti Sud avait pour mission d'éclaircir et aussi de réduire les petits centres de résistance de l'arrière-garde du parti du Nord, au sud de l'Aisne.

Ce que nous vîmes de la manœuvre sur la route Reims-Rethel, au passage de la Suipe et au cours de la progression qui suivit, paraissait à première vue, mieux ordonné, plus solide, plus efficace que la même opération exécutée deux jours plus tôt. Peut-être le terrain se prêtait-il mieux à la manœuvre ? Certainement, nous profitons d'une expérience acquise.

Les dragons éclaireurs, les autos-mitrailleuses légères de découverte eurent beau jeu. Il fallut que les arbitres usassent de toute leur autorité pour mettre fin à des combats singuliers de char à char, auxquels les acteurs apportaient la même ardeur qu'à un duel au sabre.

Avec méthode et subtilité, les premiers éléments du parti Sud gagnaient rapidement du terrain, dans leur désir de se porter jusqu'au bord de l'Aisne, où ils allaient être rejoints, dans la nuit, par la 12^e division d'infanterie motorisée, zouaves et fantassins, les plus sûrs artisans de la bataille finale qui va se déclencher dans un secteur qui connut d'autres engagements.

La position des troupes, étant prévu le débarquement de la 12^e D I à pied d'œuvre, dans le courant de la nuit, est telle que la logique le commandait.

L'organisation de la bataille qui s'engagera demain matin

Ce matin, il y a des escarmouches, mais tout le travail d'attaque a trait au souci de la bataille qui s'engagera dans la matinée de demain. Il faut le temps de s'organiser.

L'aviation, qui, on ne sait trop pourquoi, n'avait rempli des besognes sans envergure au cours de la première partie de ces manœuvres, qui sont des exercices destinés à faire connaître de la valeur exacte des machines utilisées, l'aviation s'est montrée en fin de compte particulièrement active. Le parti Nord en a usé avec une prodigalité extrême. Je ne sais pas si les bombardiers de ce camp fussent passés aussi aisément s'il y avait eu en face d'eux une aviation de défense sérieuse, mais il est un fait que le bombardement-surprise de la route de Rethel--Isle-sur-Suipe, où s'allongeait la file des autos-

mitrailleuses, des canons de la D.L.M. fut particulièrement réussi. C'est fort exactement à 30 mètres d'altitude que certains avions déversèrent leurs bombes fictives sur les troupes en attente. Et le défilé de ce danger aérien dura pas mal de minutes. Que serait-il resté, en réalité, soit de cette aviation, soit plutôt du gros de la division légère motorisée ?

M Jean Fabry, ministre de la Guerre qui était venu hier soir à Reims s'entretenir avec le général Prételat, directeur des manœuvres, et qui s'était ensuite rendu à Chalons, est revenu à Reims ce matin à 8 heures.

Reçu au quartier Maistre, le ministre s'est peu attardé, désireux qu'il était d'aller s'incliner devant les dépouilles mortelles des aviateurs tombés à Saint-Jean-aux-Bois. Il a été décidé que, ce soir, à l'heure même où se produisit le tragique accident, un arrêt dans la manœuvre serait l'hommage rendu par les soldats de toutes armes à leurs camarades.

Jean de Lascoumettes.

L'intransigeant du 8 septembre 1935

Aux environs de Reithel

Le Président de la République a assisté, ce matin, à la fin des grandes manœuvres.

Comment == au cours d'une « opération nocturne », réalisée avant que le soleil fût couché ! == les troupes ont réussi à franchir l'Aisne et son canal

(De notre envoyé spécial) Reithel, 7 septembre (par téléphone)

Ce fut un spectacle singulièrement émouvant quand, aux environs de cinq heures, le feu cessa sur la ligne de bataille et que les officiers, debout, main au casque, observèrent un instant de silence et se recueillirent, alors que l'on transportait à Reims les victimes du tragique accident de la veille.

Nous nous trouvions sur les bords du canal de l'Aisne. Les adversaires face à face, camouflés avec leurs mitrailleuses, se taisaient, sans se montrer. Mais partout où c'était possible, on imaginait on hommage, plus solennel et l'on sentait que la fraternité des armes n'était pas un vain mot.

===

Pour cette avant-dernière et quasi-dernière journée de manœuvres, le parti sud avait à franchir l'Aisne. L'Aisne est doublée de son canal, obstacle supplémentaire, et d'assez larges marécages la bordent.

Une tentative de passage, pour avoir quelques chances de succès, devait se faire la nuit, mais le général Prételat, directeur des manœuvres, n'entendait pas exposer ses hommes à d'inutiles danger – la noyade n'en était pas la moindre. Il fut donc décidé – et Josué a créé un précédent - que la nuit tomberait vers cinq heures du soir, de manière à ce que les attaquants, s'ils étaient prêts, puissent opérer le franchissement et établir leurs têtes de pont en toute sécurité, avant que le soleil ne fût caché.

Nous suivîmes l'opération sur l'aile droite du parti sud entre Reithel et Attigny. Le 8^e zouave était de la fête. Après avoir réduit les mitrailleuses qui défendaient la rive nord du canal, près de Givry, l'on put voir dégringoler d'un talus boisé les sacs insubmersibles, les madriers, les planches, par quoi allait être réalisé le premier radeau.

Il y avait sur la rive six combattants, certains le torse nu, qui se hâtaient dans l'arrimage des divers éléments du léger bateau, deviné mais invisible derrière les roseaux. Un premier radeau glissa sur l'eau calme du canal. Deux hommes y prirent place, l'un pagayant avec une pelle de fer. Le radeau aborda la rive nord. Immédiatement rappelé à son point de départ. Il recevait trois hommes et un fusil mitrailleur que halait à son tour le premier zouave resté en terrain ennemi.

Un instant plus tard, la tête de pont était établie. Il ne restait plus aux pontonniers que de créer un nouveau pont, solide et sérieux, sous la protection des éléments déjà installée sur l'autre rive.

Jean de Lascoumettes.

Aux Manœuvres de Champagne

Le Président de la République assiste à la phase ultime des opérations

Et comme un peu plus loin avait été considérée comme remise en état une passerelle coupée, les zouaves purent, avant que nous quittions ces lieux – la lune montait au ciel et l'étoile du berger nous orientait déjà – pénétrer par le flanc dans le système de défense du parti nord, dont la situation était particulièrement solide à l'extrémité opposée. Tout à l'heure seulement, cette bataille aura sa conclusion, mais n'était-elle pas gagnée hier soir ?

Doués de je ne sais quelle divination, les spectateurs se pressaient au long des rives du canal, entourant les délégations des officiers étrangers, les états-majors, alors que ceux-ci, pourtant bien placés pour être renseignés, ignoraient sur quel point l'attaque se produirait.

Les maisons des villages voisins étaient désertées par leurs habitants, car tout le monde voulait être sur le chemin de halage et jouir du spectacle - jeunes, vieux et marmots.

La commission de l'Armée de la Chambre assistait à cette manœuvre. On avait, le matin même, promené les députés en avion au-dessus du secteur. Ils purent admirer le paysage, mais ne virent rien, et ceci est à l'honneur des troupes qui savent si bien se cacher. M Senac, président de la commission et député du Gers ; M Besset, député de Paris ; M Mermod, député de l'Aisne, et leurs collègues s'intéressaient particulièrement à ces expériences par quoi se renouvelleront encore tactique et stratégie.

===

Dès 5 h 30 ce matin, le président de la République quittait Reims pour assister à la fin des manœuvres. Malheureusement, il règne sur la vallée de l'Aisne un brouillard intense, humide et froid que le soleil, à huit heures du matin, n'est pas parvenu à percer. On n'y voit pas à 100 mètres à l'horizontale. Les coups de surprises seront possibles, mais les curieux seront volés.

L'intransigeant du 9 septembre 1935

Supérieur

M Jean Fabry, ministre de la Guerre, a félicité les troupes

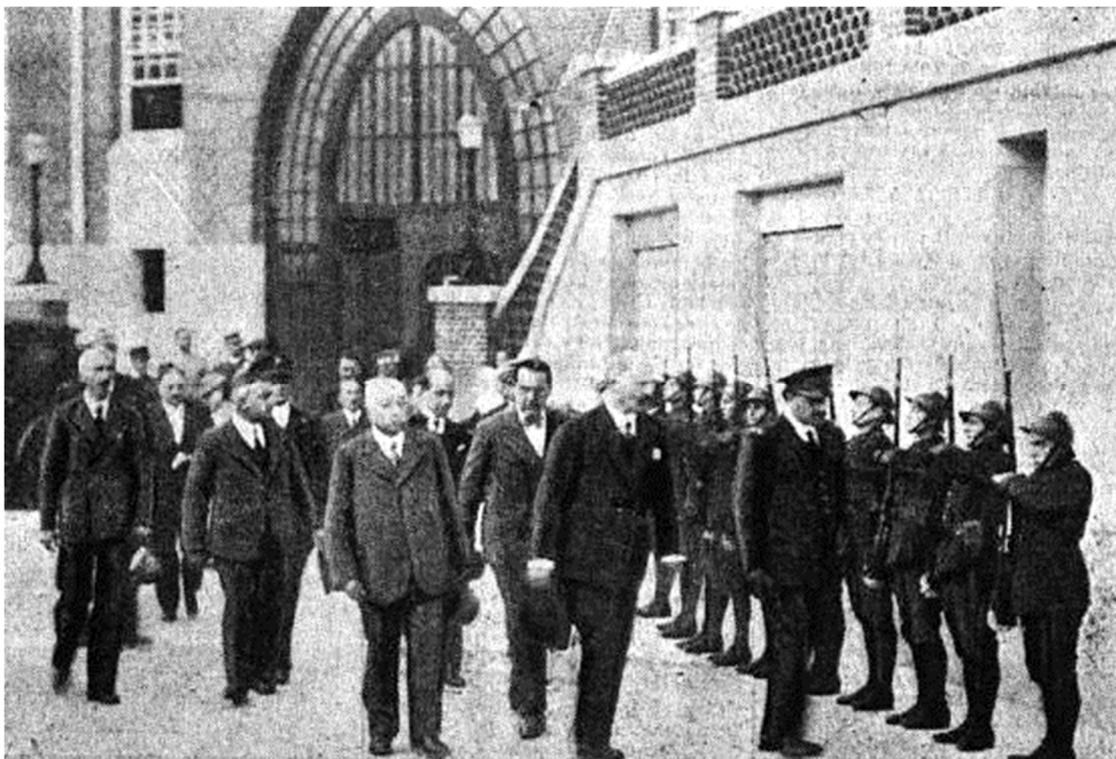
Hier soir, M Jean Fabry, ministre de la Guerre, dès son retour, a adressé au général de division Prételat, membre du conseil de la Guerre, directeur des manœuvres, la lettre suivante :

« Mon général.

« Je vous prie de vouloir bien transmettre aux officiers, sous-officiers, hommes de troupes qui ont participé sous vos ordres aux manœuvres, les félicitations de M le Président de la République.

« Je ne doute pas qu'elles ajoutent à votre fierté d'avoir commandé ces troupes d'élite et à celle de leurs chefs. Tous méritent la confiance du pays. Les résultats obtenus sont en tous points remarquables ; les enseignements recueillis précieux.

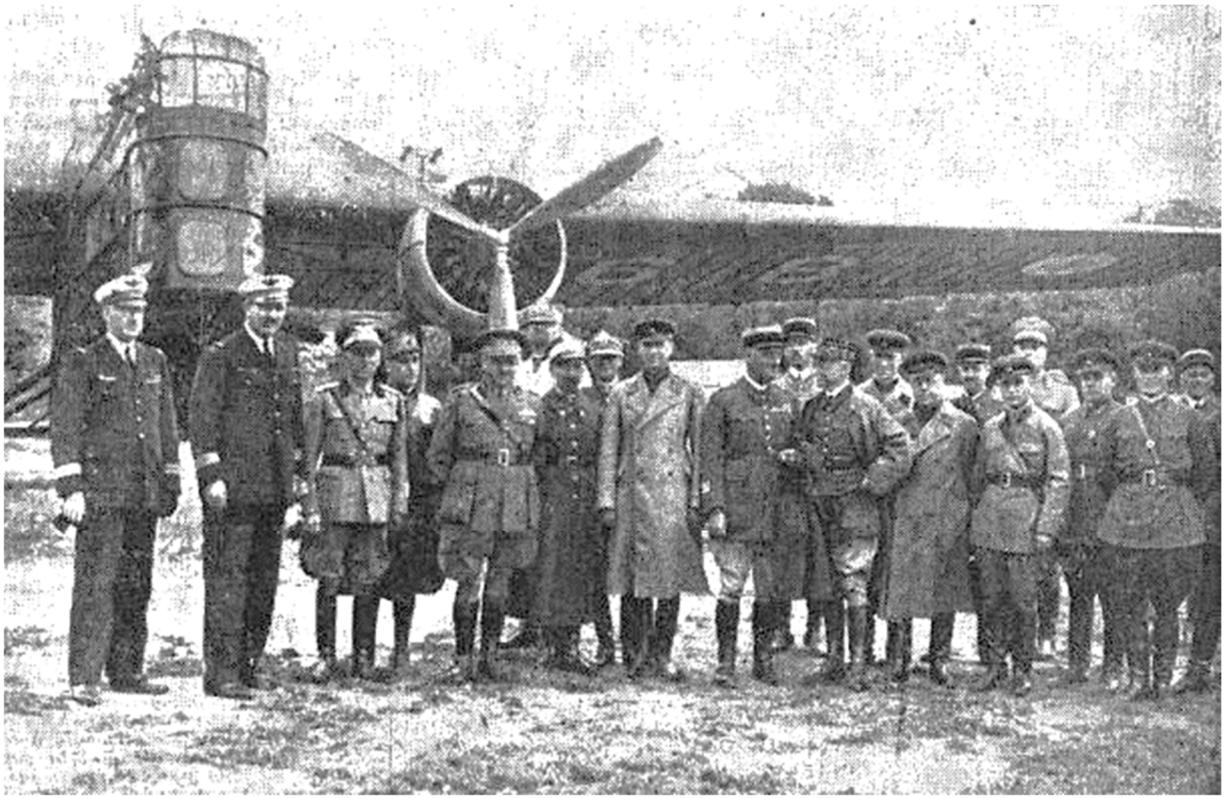
« Je vous prie d'accepter mes remerciements personnels et de traduire aux unités de manœuvres ma vive satisfaction. »



L'arrivée de M lebrun à l'hôpital de Maison-Blanche où il s'inclina, hier devant les corps des victimes de la collision aérienne. Derrière le chef de l'Etat, on reconnaît M Fabry, ministre de la Guerre et M Marchandeaup, maire de Reims



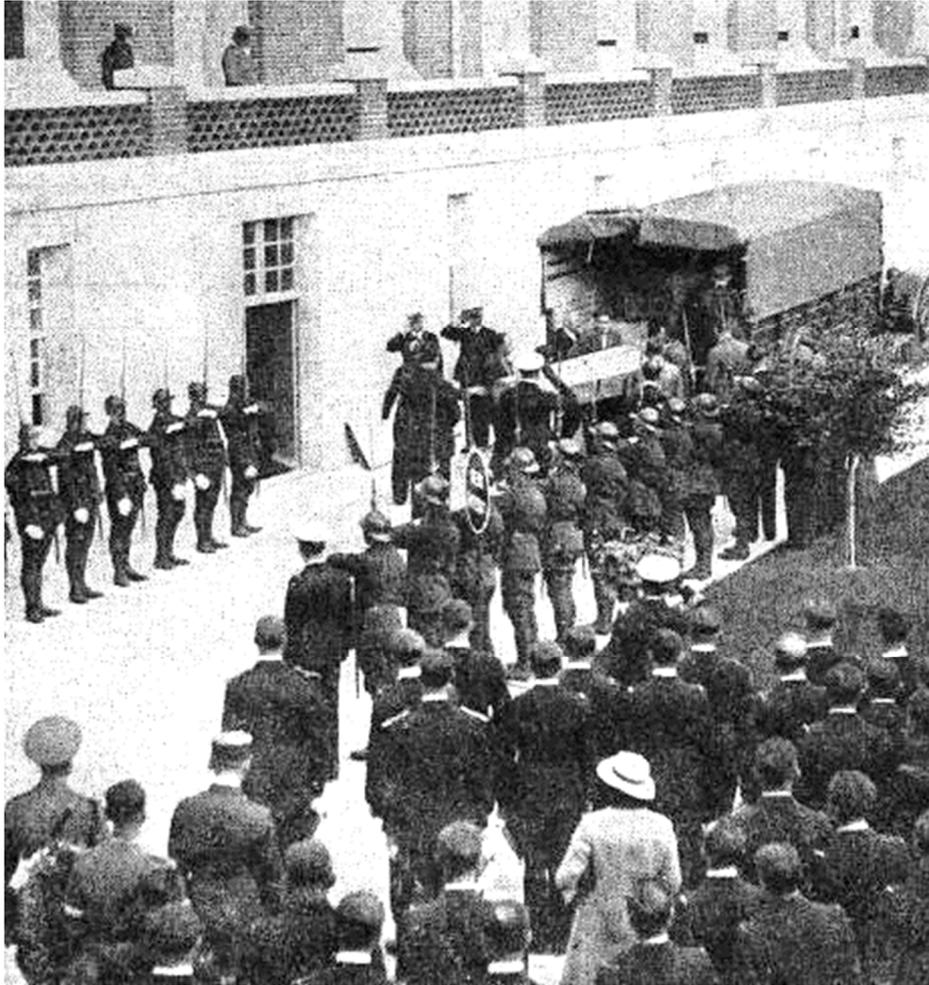
Prévenu de l'approche d'avions ennemis, un détachement d'infanterie s'engage sous bois.



Des officiers étrangers en visite à la base aérienne de Reims, avec le commandant de la base : le colonel Têtu (second à gauche). Derrière eux, un appareil de bombardement.



Les attachés militaires examinant un nouveau système de fixation de parachute.



Après la catastrophe de Saint-Jean-aux-Bois

Un peloton d'honneur présente les armes, tandis que les cercueils des malheureuses victimes de la collision arrivent à l'hôpital de Maison-Blanche, à Reims, où le président de la République, accompagné du ministre de la Guerre et de nombreuses personnalités, et allé hier, s'incliner



L'émouvante cérémonie de la levée des corps des victimes de la collision aérienne.

La levée des corps des aviateurs de la 21^e escadre, victimes de la collision de Saint-Jean-aux-Bois, a été hier après-midi, poignante au suprême de gré. Dans la cour d'honneur de l'hôpital de la Maison-Blanche, les dix cercueils étaient exposés, couvert de fleurs. Près de la tribune où le colonel Pastier, en quelques mots, dégagait la tragique leçon de l'exemple donné par ses hardis compagnons, se trouvaient les familles des victimes, effondrées dans leur douleur. Au centre du large carré formé par les groupes d'aviation de Reims et de Nancy, avaient pris place M Fabry, ministre de la Guerre, le général Denain, ministre de l'Air, M Marchandeaup, maire de Reims (que l'on reconnaît de dr à g), entourés d'officiers généraux et de personnalités. Mgr Suhard, archevêque de Reims, assisté de Mgr Tissier (au centre), procéda à la bénédiction des corps.









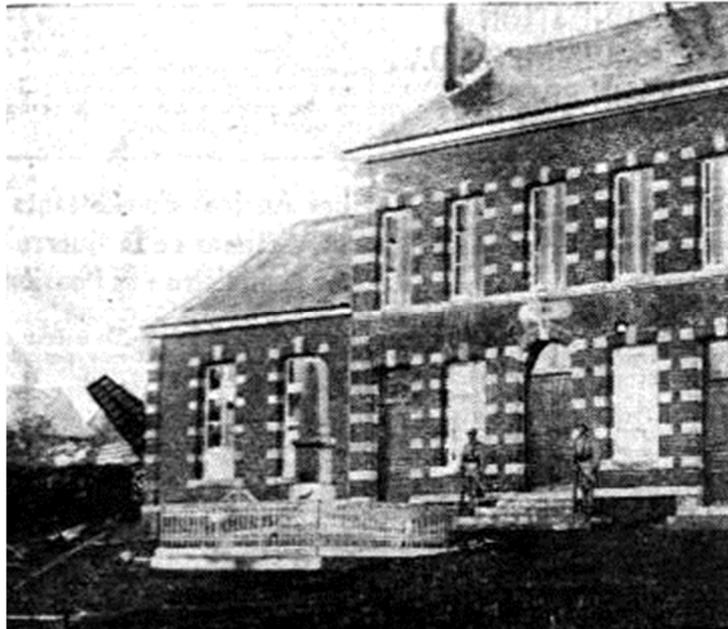
L'Ouest-Eclair

REVUE POLITIQUE FONDÉE EN 1880
Emmanuel DESGÈRES DU LOU

JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN

58 - Année - N° 14.784





Paris - soir

GRAND QUOTIDIEN D'INFORMATIONS ILLUSTRÉES

Paris-Soir du 8 septembre 1935
La journée décisive des manœuvres de Champagne
(De notre envoyé spécial) – Reims, 7 septembre. (Par tél.)

A 17h30, hier soir, les parties Nord et Sud opposaient quelques détachements le long des rives de l'Aisne quand brusquement, il nous fut donné d'assister à un spectacle émouvant.

Soudain tout s'immobilisait dans les deux lignes de troupes. Cependant que les soldats présentaient les armes et se mettaient au garde à vous, que les officiers portaient la main à leur képi, dans un ciel soudain devenu clair des avions évoluèrent longuement.

L'attente se prolongea durant un quart d'heure. C'était là le suprême hommage des troupes aux dix aviateurs tués la veille, à la même heure, au cours de la tragique collision d Saint-Jean-aux-Bois.

Puis la bataille reprit. Pour éviter les accidents possibles, le général Prételat avait décidé que la nuit tomberait à 17 heures. Mais la nuit réelle ne s'étendit sur tout le front qu'au moment où le 8^e Zouaves franchissait l'Aisne.

= L'arrivée de M. Albert Lebrun =

Cependant, à 18 heures précises, venant de Rambouillet en automobile, le Président de la République, qu'accompagnait le lieutenant-colonel Méric de Bellefon, de sa maison militaire, arrivait à la sous-préfecture de Reims.

M Lebrun exprima le désir de s'entretenir immédiatement avec le ministre de l'Air pour connaître les circonstances exactes de l'accident d'aviation de Saint-Jean-aux-Bois. Puis il reçut le maréchal Badoglio, chef de l'Etat-major général de l'armée italienne ; l'entrevue fut des plus cordiales.

= Dans la Chapelle ardente de l'hôpital =

Entre temps deux camions militaires ramenaient de Saint-Jean-aux-Bois les corps des victimes à l'hôpital de la Maison-Blanche.

En présence du ministre de l'Air, du général Benès et du colonel Tétu, les corps furent transportés dans une salle de l'hôpital transformée en chapelle ardente.

La salle, tendue de draperies noirs, est faiblement éclairée par des lumières tremblotantes des cierges.

Des sanglots s'élèvent, les larmes coulent sur tous les visages.

Le général Denain s'approche et, successivement, épingle la croix de la Légion d'honneur sur les cercueils du sous-lieutenant Cade et des adjudants-chefs Deffin et Pileux ; la médaille militaire sur les cercueils de l'adjudant Maupin et des sergents Aubian, Cailleux, Porteret, Ducret et Laly.

Le capitaine Girard est cité à l'ordre de la nation.

Le ministre de l'Air vient dire ensuite à chaque famille la part immense qu'il prend à leur douleur.

= Les obsèques des victimes =

A 19h15, le Président de la République et les personnalités qui l'accompagnaient se sont rendus à l'hôpital de la Maison-Blanche.

M. Albert Lebrun s'est recueilli très longuement devant les 10 cercueils, puis, très ému, il a présenté aux familles en pleurs les condoléances de la nation tout entière.

Les obsèques des 10 malheureux aviateurs ont été célébrées à 15 heures aujourd'hui. Les corps ont été exposés sur l'esplanade de l'hôpital de la Maison-Blanche où le général Denain a prononcé un discours.

Les cercueils seront ensuite dirigés sur les résidences respectives des familles des victimes.

Ajoutons que la municipalité de la ville de Reims, qui devait recevoir aujourd'hui à l'Hôtel de Ville les ministres de la Guerre et de l'Air, les officiers étrangers et les

officiers généraux ayant participé aux manœuvres de Champagne a supprimé la réception en signe de deuil.

= Le président de la République sur le théâtre des opérations =

Dès 5h30 ce matin, le président de la République ainsi que les différentes personnalités qui l'accompagnaient se sont rendus sur théâtre des opérations.

M. Albert Lebrun s'est vivement intéressé aux ponts de bateaux construits par le 3^e génie à **Attigny**.

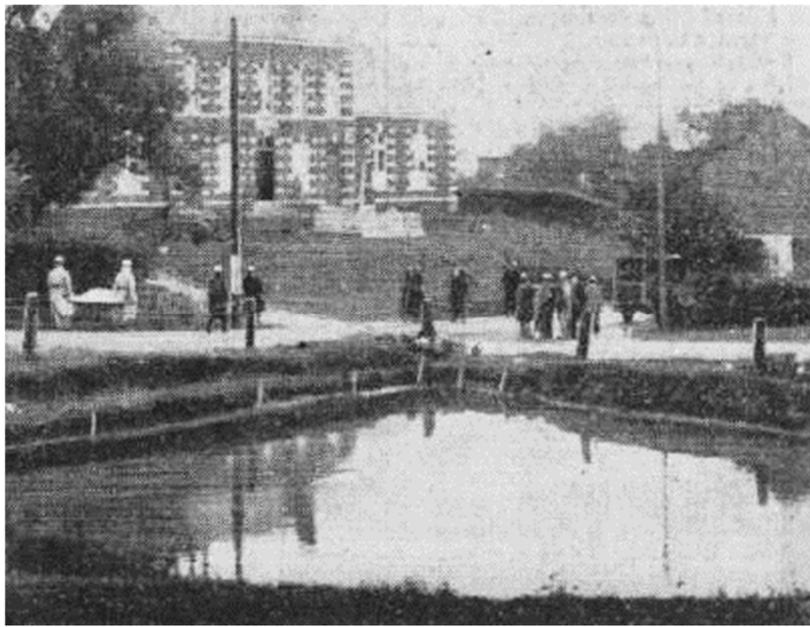
Après avoir suivi les manœuvres à divers endroits et, notamment, avoir examiné un débouché de chars, il a visité les troupes du côté de **Sausseuil, Sorcy, Auboncourt**.

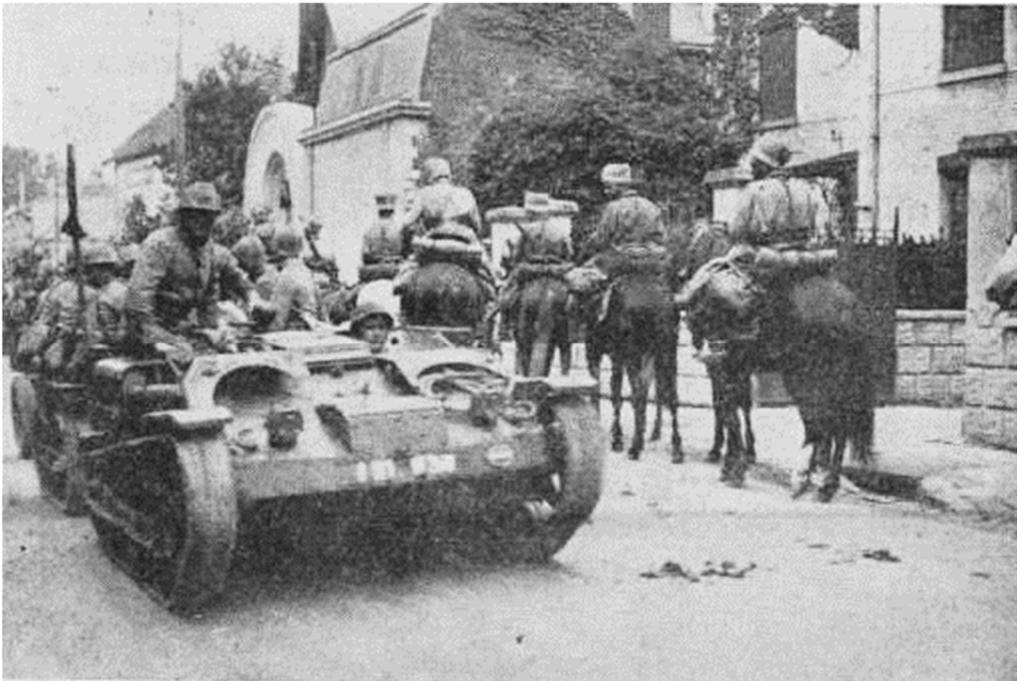
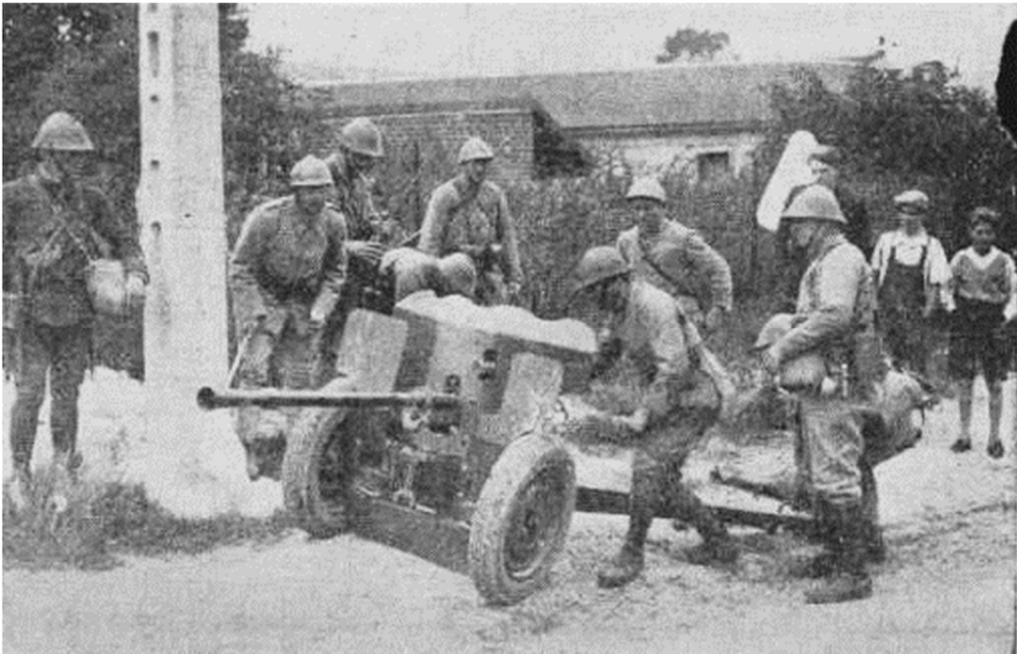
A midi, il est rentré à l'hôtel de ville où il a été reçu par la municipalité.

M. Albert Lebrun est parti ensuite par la route en direction de Rambouillet.

Max Roussel











Le Petit Ardennais

Les grandes manœuvres de l'est

Elles se sont terminées samedi à midi près du village de Puiseux en présence du président de la République et du Ministre de la Guerre



Voici un groupe d'avions survolant à très faible altitude une route dans le centre des opérations. Dans la brume, deux avions de ce groupe devaient entrer en collision, causant la perte de tous les hommes des équipages.



Canons et voitures attendent



Un groupe de spahis marocains, sur la route de Saulces-Monclin à Novy



Sur la place de Rethel, les troupes présentent les armes pour la revue du ministre de la Guerre

Le ministre de la Guerre, en civil, monte les marches de l'hôtel de ville de Rethel



Le maréchal Badoglio

Attigny-Machault. - **Les grandes manœuvres de Champagne** s'étaient déroulées jusque jeudi après-midi au Nord de l'arrondissement, mais dans le département de la Marne. Mais la progression rapide du parti Sud a obligé les troupes du parti Nord à se replier sur l'Aisne entre Château-Porcien et au coude de la rivière à l'Est d'Attigny.

Les corps de troupes abondent dans le Rethélois et cette région voisine d'Attigny.

Plusieurs communes de la banlieue de Vouziers eurent le passage de certains convois de l'arrière, la ville de Vouziers restant la ligne extrême de démarcation des opérations.

Vers Machault notamment dans la vallée de l'Arne, des troupes motorisées et des convois rapides portant des unités diverses sont venus cantonner. Il en fut de même dans la région de Coulommès et banlieue d'Attigny.

La dernière journée

Il ne serait pas tout à fait juste de dire qu'elle a commencé dès le matin, car des manœuvres s'étalent déroulées à la fin de l'après-midi d'hier, dont on peut dire qu'elles appartiennent à la dernière phase des expériences, puisqu'elles en étalent en quelque sorte le prolongement et que, théoriquement, elles devaient avoir lieu à la faveur de la nuit.

Pratiquement toutefois et pour éviter les risques d'un franchissement nocturne de rivière, les passages se firent après 17 heures. On supposait simplement que l'obscurité était venue.

Le dénouement devant se faire sur la rive droite de l'Aisne, il s'agissait pour le parti sud, de faire passer une armée à travers l'Aisne et son canal. Dans la journée de jeudi, les éclaireurs avalent poussé des reconnaissances jusqu'au fleuve, en se dissimulant et noté les endroits les plus favorables pour le passage. Le principal de la manœuvre de la journée avait consisté, pour ce parti, à s'approcher le plus près possible de l'Aisne, pour être en mesure de se lancer au signal donné. Il avait fallu pour cela venir à bout de certaines résistances, le parti nord ne se repliant pas sans combattre et sa tactique étant de retarder la marche de l'adversaire et de couvrir les points de passage considérés comme névralgiques.

Donc, à partir de 17 heures, la nuit étant supposée venue - aussi en avait décidé le général Prételat - les troupes du sud affrontèrent l'Aisne et le canal sur une longue distance, entre Château-Porcien et la région d'Attigny.

L'une des phases intéressantes de cet exercice de franchissement d'une rivière défendue par l'ennemi, se déroula à quelques kilomètres d'Attigny, près du pont du petit village de Givry.

Les zouaves attaquaient à cet endroit ; ayant nettoyé avec leurs mitrailleuses camouflées, la rive adverse et ses abords, ils lancèrent à l'eau un radeau fait de sacs insubmersibles et de planches. Deux soldats prirent place sur le bateau improvisé, qui avait été confectionné rapidement à l'abri des roseaux – l'emplacement avait été judicieusement choisi.

En un tournemain, le léger esquif, conduit d'une main sûre par un pagayeur vigoureux, gagna la rive nord. Ramené aussitôt à son point de départ, il retraversait aussitôt avec plusieurs hommes armés de fusils mitrailleurs, halés par le soldat posté sur l'autre rive. Encore une opération de ce genre, la tête de pont était établie. Sous sa protection, de nouveaux éléments pouvaient franchir l'obstacle sur une passerelle solide, édifiée par une équipe de pontonniers.

Tout cela s'était fait dans un grand silence, avec la complicité supposée de l'obscurité.

Dans la réalité elle n'eut pas laissé de présenter des risques, car en face l'ennemi veillait, mais elle pouvait réussir et être répétée ailleurs.

Ainsi l'armée du parti nord avait l'adversaire accroché à son flanc, ce qui compromettait sa situation pour le lendemain matin.

On pense bien que les habitants des villages voisins s'intéressaient beaucoup aux travaux des soldats qu'ils suivaient de loin et sans se lasser.

A la nuit noire seulement ils rentrèrent chez eux, laissant les soldats sur leurs positions.

Les membres de la Commission de l'armée de la Chambre, avec M Sénac, leur président, avait suivi les opérations de la journée, qui sur le sol, qui en avion.

Le président sur le front

M Albert Lebrun, président de la République, quitta Reims à 5h 30 en automobile pour se rendre sur le front des troupes où il allait se trouver avec le ministre de la guerre colonel Fabry, le général Gamelin, le général Gouraud, le maréchal Badoglio de l'armée italienne, les officiers des missions étrangères et un nombreux état-major.

Un peu avant 7 heures la progression du parti sud était déjà commencée, le président descendait sur la place d'Attigny. Il se rendit à pied sur le pont de l'Aisne. La bataille battait son plein. Elle fut d'une âpreté particulière sur Givry, Attigny, **Charbogne**, Saint-Lambert et les territoires avoisinants ; elle se prolongea au loin vers Ecordal, Tourteron et tout le pays jusque Saulces-Monclin et au-delà.

Le président prêta une grande attention aux évolutions des troupes et de leur matériel – en réalité on voyait beaucoup de matériel et peu de troupes ; la guerre industrielle est aujourd'hui un mot plein de sens, car la bataille à laquelle nous avons assisté fut bien une bataille de machines plus ou moins camouflées de feuillages, et de mécaniciens qui ressemblent aussi peu que possible aux militaires de la vieille tradition.

La phase ultime se passa entre Saulces-Monclin et Chesnois Auboncourt, à 1 kilomètre de la gare de Saulces.

M Albert Lebrun était arrivé vers 11 heures avec son escorte et l'Etat-Major à l'embranchement du chemin de Puisieux. C'est de là qu'il assista à une attaque d'engins blindés, à une contre-attaque tanks et à une charge endiablée de spahis.

Les curieux étaient particulièrement nombreux à cet endroit ; un service d'ordre discret dirigé par M Pringuet, commissaire divisionnaire à Reims les maintenait à distance respectueuse.

Tout se passa du reste très bien. Le président demeura sur les lieux jusqu'à midi et demi ; il entendit sur place la critique des opérations et

remonta dans sa voiture pour regagner directement Reims puis Rambouillet.

Le ministre de la Guerre, l'Etat-Major et les officiers étrangers revinrent à Reithel à l'hôtel de ville où ils furent salués par M Falque, sous-préfet et M le docteur Drapier, maire, en uniforme de médecin-major.

Une foule importante stationnait sur la place attendant le président qui selon les premières informations devait passer la revue des troupes. Il y eut contrordre à 13 heures, et c'est le ministre de la Guerre qui passa cette revue, les troupes – un détachement d'infanterie – en ayant été présentées par le général Villemont. Après cette revue qui terminait les grandes manœuvres le ministre de la Guerre reçut les journalistes dans la salle du Musée. Il leur dit sa satisfaction de ces manœuvres dont il résuma l'enseignement dans les termes que nous rapportons ci-dessous, puis il serra à tous aimablement la main.

Ajoutons que le maréchal Badioglio a remis au ministre de la Guerre l'ordre de la Grande Croix de la Couronne d'Italie et la Croix de Guerre italienne.

L'enseignement des manœuvres

Les exercices qui viennent d'avoir lieu constituaient plutôt des expériences que des manœuvres. Ils se présentaient, en effet, sous un aspect nouveau, tant par les procédés de combat étudiés que par le matériel mis en œuvre.

Il s'agissait de savoir quelle utilisation pouvait être faite de ce matériel ; d'une part pour constituer des fronts défensifs très solides quoique occupés par des effectifs relativement faibles ; d'autre part pour mettre en action des moyens rapides et puissant, permettant au commandement d'imposer sa volonté à l'heure et au lieu qu'il aurait choisis.

La division légère motorisée et les grandes unités d'infanterie motorisée qui ont pris part aux manœuvres disposaient d'engins nouveaux. Elles se sont montrées, grâce à la mobilité que leur donne la traction automobile, susceptibles de grands déplacements, d'un déploiement rapide et un engagement massif à la demande de ce commandement.

Grâce à la puissance de leur artillerie et d'un armement d'infanterie qui donne toute satisfaction, elles se sont révélées parfaitement aptes à la constitution rapide de barrages défensifs étendus et solides.

Les résultats de ces exercices sont donc très satisfaisants. Mais il ne faut pas se dissimuler que l'extension prise par le matériel moderne rend chaque plus délicate l'organisation de la Défense Nationale. Ces

groupements motorisés seraient en effet de grands consommateurs de matériel et de minutions. Leur ravitaillement poserait pour l'arrière immédiat du champ de bataille un problème de fabrication et d'entretien des plus ardues.

C'est une raison pour le ministère de la guerre, d'apporter tous ses soins à l'organisation de la direction des fabrications d'armement qui vient d'y être créée.

Son rôle en temps de paix pour l'exécution des programmes d'armement et la préparation de la mobilisation industrielle apparaît prépondérant. En temps de guerre elle deviendrait le fournisseur d'un corps de bataille dont les exigences s'affirment tous les jours plus grandes.

Ainsi pour la première fois a été réalisée cette année sous une forme impressionnante, la grande unité motorisée. Dans le même temps les régions fortifiées prenaient définitivement figure, leur armement s'achevait et leur défense était assurée par des troupes spécialistes.

Ces réalisations qui caractérisent la modernisation de l'armée sont le fruit d'un effort poursuivi depuis des années par le Gouvernement en plein accord avec le Parlement. Il a entraîné des dépenses considérables.

Il a réclamé du commandement et de la troupe un effort tenaces, un travail continu :

Pour le commandement, effort de conception.

Pour les cadres supérieurs, effort d'adaptation à des procédés de combat nouveau.

Pour les cadres subalternes et pour les sous*officiers, effort de technicité pour obtenir des armes nouvelles le rendement le meilleur.

Le pays peut constater aujourd'hui avec satisfaction que les sacrifices importants qu'il a consentis, d'argent et d'hommes, ne l'ont pas été en vain. Il peut avoir confiance dans son armée. Elle vient de prouver son parfait état d'entraînement, son état sanitaire excellent en a fourni une preuve éclatante.

Les soldats s'intéressent à l'emploi des armes nouvelles qui leur sont confiées. Ils partagent la confiance de leurs cadres dans la valeur de leurs armes. Il en résulte à n'en pas douter un rendement particulièrement élevé des unités motorisées.

Ce rendement ne peut que s'accroître si l'armée se sent, comme elle en est digne, entourée de l'affection et de la confiance du pays.

Rethel – Après les manœuvres

Le départ des officiels et de l'Etat-Major, n'a pas mis le point final à l'animation qui régnait à Rethel.

Jusqu'à 17 heures, ce fut un va-et-vient incessant de troupes et d'engins divers regagnant leurs cantonnements par les routes qui aboutissaient à Rethel.

Dans la Promenade des Iles, quantité de camions se garaient, tandis que les fantassins qu'ils avaient transportés rejoignaient les fermes voisines, où ils se reposeront des rudes journées passées.

Aujourd'hui dimanche, repos complet pour tous et pour le plus grand profit des commerçants locaux.

Lundi, dès 4 heures du matin, aura lieu l'embarquement par voie ferrée, de divers régiments. Six trains sont prévus.

Les opérations devront être terminées à midi. Après ce sera de nouveau le silence dans notre ville qui vivra pendant un certain temps du souvenir des journées exceptionnellement animées de la vie rude des manœuvres.

Charbogne : Grave accident aux manœuvres de Champagne

Samedi, à 5 h 55 du matin, le sous-lieutenant Berthelin, du 15^e R.I. à Verdun, âgé de 23 ans, se trouvait dans un buisson, près de **Charbogne**, avec ses hommes.

Un char transportant un canon de 37 se trouvait non-loin de là. Un coup de canon fut alors tiré dans la direction du buisson. Le coup tiré de trop près, bien qu'il fût à blanc, toucha le sous-lieutenant à la tête.

Le malheureux jeune homme, relevé par ses hommes, fut transporté en ambulance à l'hôpital de Rethel.

De là, après les premiers soins, le sous-lieutenant, dont l'état a été jugé grave, a été évacué su l'hôpital mixte de Reims.

=====





en manœuvres

.....avant 1914.....

Nous étions en pantalons rouges et nous étions coiffés de ce singulier képi que nous appelions, je ne sais trop pourquoi, le pot de fleurs. C'était une sorte de coiffe haute, dont le bord postérieur allait s'amincissant vers le haut, ce qui donnait au profil du soldat correct, une allure qui nous semble bien ridicule sur les vieilles photos de ce temps-là.

Elles nous le semblaient déjà à l'époque. Ainsi « homme de la classe », nous avons conquis par ancienneté le droit de « bahuter » notre képi, c'est-à-dire d'en casser les bords jusqu'aux ventouses, exclusivement. Pour le reste nous portions la capote à double rang de boutons, boutonnée à droite du 1^{er} au 15 de chaque mois et, du 16 à la fin du mois, à gauche. Ceci afin d'égaliser l'usure.

Nous étions enroulés par un ceinturon à cartouchière d'où pendait la baïonnette. Et, sur nos dos et nos poitrines, s'entrelaçaient des courroies de musettes et de bidons.

Vous ai-je dit que nous avons aussi les bretelles de suspensions pour soutenir le ceinturon !

Ce que je dois vous dire encore c'est que nous avons sur le dos l' « as de carreau ». L'as de carreau, c'était le sac, comme de juste. Et vous l'auriez bien deviné au nom gentil que nous donnions à cet objet qui s'enroulait d'une couverture, se surmontait d'une paire de godillots et d'un moulin à café.

Mais le plus beau, c'était le fond même du sac, avec son « campement ». Le « campement », c'était un « bouthéon », sorte de récipient à multiples usages pu un plat qui devait remplir la soupe de toute une escouade.

Et vous auriez deviné que c'était là l' « as de carreaux » en écoutant notre chanson de route :

Dans cette vie
Où tout varie,
A chaque pas qui nous mène au tombeau
Mène au tombeau
Portons gaiement
Portons gaiement l'as de carreau
L'as de carreau !...

Et toute la colonne reprenait, dans une note aigüe :
...L'as de carreau !...

Tels, nous allions, en marche pour les grandes manœuvres.

Tout cela, vous le voyez, c'était avant la guerre. Et pour tout dire, nous n'y pensions pas à la guerre.

Nous en faisons une avec les cartouches à blanc et elle nous semblait une aimable fiction, avant la libération de la « classe » qui coïncidait avec la fin de septembre.

L'affaire se passait toujours à peu près de la même façon.

Nous allions à travers champs, en colonne par un. Et puis un ordre arrivait :

- Vers la gauche en ligne !...

Les plus à plaindre, là-dedans, s'étaient les petits que le rang de taille reléguait au bout de la file et qui devaient faire des déploiements à la force de coups de jarrets.

Alors, nous étions sur un rang. Nouveau commandement :

- En tirailleurs !...

Et nous voilà marchant à trois pas les uns des autres, l'arme à la main, à trois pas à cause de la vulnérabilité de la formation.

Il était entendu que théoriquement, les balles mettraient beaucoup de bonne volonté à passer entre les hommes.

Alors nous entendions :

- Couchez - vous !...

Car le moment, à l'horizon – l'horizon c'était toujours la lisière d'un bois ou la crête d'une ondulation – surgissait le parti « ennemi ».

Brave ennemi au « manchon » bleu entourant le képi, qui tirait sur nous à blanc à un kilomètre.

Mais nous recevions aussi un ordre :

- A mille mètres, sur l'ennemi qui est devant vous...

- Feu à volonté !

On plaçait la hausse. On était couché sur le ventre dans le champ.

Et on s'amusait beaucoup à faire du bruit.

Quand nous avons beaucoup fait, le capitaine, demeuré fièrement à cheval durant cette fusillade, comme une cible faite tout exprès, le capitaine commandait :

- Pour un nouveau bond...

En avant !

Et au moment où nous allions nous élancer intrépidement vers ces ennemis inoffensifs, le capitaine, soudain, brisait notre élan :

- Ramassez vos étuis ! ramassez vos étuis...

Alors, dans la plaine où nos pantalons rouges mettaient des coquelicots éclatants, sous le feu adverse, tranquilisés, nous nous baissions, nous nous relevions, nous ramassions posément le cuivre précieux de nos cartouches que nous placions dans nos musettes, car la tuerie artificielle ne nous exemptait pas d'en fournir, à la fin de la journée, une exacte comptabilité.

De bond en bond, de tir couché en tir couché, nous arrivions ainsi à deux cents mètres de l'ennemi.

D'autant qu'il s'approchait, lui aussi.

D'autant, surtout que son feu à blanc laissait intactes nos cohortes.

Et le moment attendu arrivait dans les environs de dix*sept heures, à proximité d'un petit village dont le clocher pointait dans le ciel apaisé.

- En avant ! Pas de Charge !...

Nous prenions le pas de charge qui est un pas accéléré.

Nous avons mis la baïonnette au canon.

Nous tenions l'arme croisée sur la poitrine.

Il y avait du bon.

Le clocher se rapprochait de plus en plus. Le parti adverse au manchon aussi.

- En avant ! A la baïonnette !...

Alors c'était magnifique.

La baïonnette en avant, nous courions, nous courions...

Pas longtemps.

Le clairon éclatait prudemment avant le contact.

Il sonnait les notes joyeuses du rassemblement.

C'était fini.

Repos.

Formation de marche.

Chant de route :

...L'as de carreau,

...l'as de carreau...

Nous arrivions au cantonnement.

Le cantonnement était le petit village dont le clocher avait guidé notre élan.

Il nous semblait que c'était toujours le même petit Village, la même grange avec la même paille pour dormir, le même revers de chemin creux où la marmite du « campement » ronronnait sous la chaleur d'un feu de menu bois, entre deux pierres.

On n'avait pas encore partout le « cuisines roulantes » en ce temps-là.

Et c'était la soupe.

Car le repas de soldat s'appelle toujours la soupe, même quand il n'y a pas de soupe du tout.

Naturellement, à chaque cantonnement, c'étaient les mêmes plaisanteries prémonitrices.

Le soldat a le langage galant.

Ce n'étaient qu'allusions aimables aux jolies filles du pays ? Allusions bien innocentes, parce que les jolies filles, quand il y en avait – il n'y en avait guère – ne se souciaient pas de ces multitudes de soldats, tous poudreux, tous lourdauds, tous pareils – ce qui est pire – et qui passaient un soir pour partir le lendemain et ne plus revenir.

S'il arrivait que l'une, ne fût-elle point exceptionnellement jolie, mais de suffisante fraîcheur, nous frôlat d'une jupe menue ou d'un regard distrait, nous restions devant elle, timides, gauches et embarrassés, quitte à reprendre, après son départ, notre revanche à force de gauloiserie inutiles.

Ainsi arrivait le lendemain.

Reprise des hostilités dès l'aube.

Patrouilleurs, nous devons marcher dans le fossé, le fusil à la main, rite qui signifiait que nous étions chargés d' « éclairer » la colonne.

A la pause, formation de petits postes avec des sentinelles doubles.

Tout un jeu de conversations traditionnelles, qui nous faisaient passer le temps, sans convictions, jusqu'à la libération de la classe.

.....1914-1918.....

Et puis, une année c'est la guerre qui est arrivée à la place des manœuvres.

Nous avons recommencé la marche des patrouilles dans les fossés, les déploiements en tirailleurs, les tirs couchés, les bonds en avant, la charge à la baïonnette.

Pas longtemps !

Hélas !...

Plus de quatre ans, durant quoi nous avons oublié le « service en campagne », les exercices de « guerre de mouvement », terrés dans des trous, puis dans des tranchés, dont nous ne sortions qu'en cas de grand accident, sous la vraie mitraille ; vers l'expérience suprême, l'horreur et la mort...

La guerre...

Quand on n'en meurt pas, on gagne vite du galon...

Parfois sans la vouloir.

Le « biffin » hier est sous-officier aujourd'hui, sera officier demain...

Hier.

Aujourd'hui.

Demain.

.....1935.....

Aujourd'hui c'est la manœuvre « motorisée ».

On tente d'échapper à la stagnation qui ne laisse plus au conflit que l'usure par le temps et qui impose l'immobilité comme la seule tactique raisonnable sans un armement spécialisé.

On a créé, simplement, de nouveau, le cuirasse des cavaliers.

Une cuirasse à l'épreuve des feux d'à-présent.

Ce sont des tanks qui grimpent les talus, fauchent les arbres comme des épis, passent partout crachant leur flamme et leur acier.

Et, dans toutes les armées du monde, les techniciens se penchent sur le problème dont les données sont celles que fournissent les exercices des manœuvres récentes : les tanks motorisés passeront-ils ?

Le feu peut-il les arrêter ?

Le feu des fusils – s'il est encore des fusils dans la prochaine guerre – et celui des mitrailleuses, les laissent invulnérables.

Reste le canon.

Il apparaît, en toute simplicité au profane, - quelquefois peut-être aussi à des initiés récalcitrants – que l'artillerie, pointant ses armes sur ces escouades bardées de fer, les immobilisera en les brisant.

En toute simplicité...

Le problème, en vérité, n'est pas si simple.

Seule, l'artillerie proche a des chances d'atteindre ces monstres de fer, dont les organes sous la carapace, demeure, il est vrai, délicat. Mais l'artillerie proche est elle-même menacée par les tanks. Eux aussi ont des canons pour « éteindre » le feu ennemi. Et, pour s'en défendre, ils ont cette marche oblique, en zigzag qui, chaque fois, désorganise le pointage ennemi et brise les calculs du repérage avant qu'ils aient pu livrer leur solution.

Les petits soldats – style consacré – que j’ai vu à ces manœuvres derrière, n’ont plus ce détachement sceptique de leurs aînés. Ils savent par leurs pères – déjà ! que le temps va vite !... – que la guerre a été.

Ils entendent dire qu’encore elle pourrait être.

Et puis, ils sont sportifs. Ils aiment ces moteurs qui tournent, cette mécanique terrible et précise.

Ils vont dans l’engin qui les entraîne, comme le matelot en plongée dans son sous-marin.

Ce n’est plus de la guerre pour rire.

On ne rit plus, maintenant, avec ces choses-là...

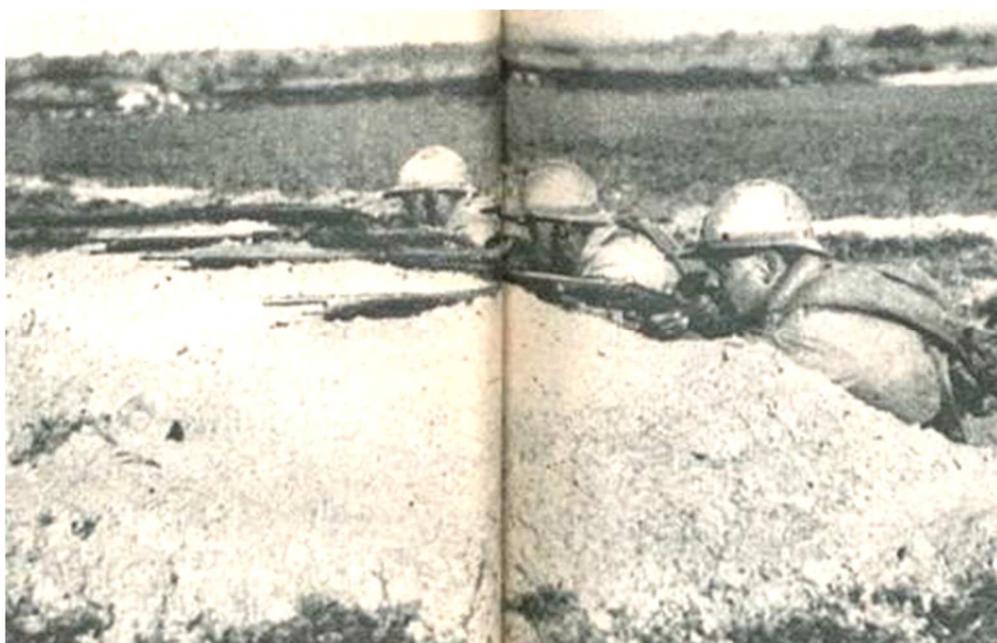
Mais on est jeune tout de même.

Et il y a encore le cantonnement.

Et on est fier de son arme motorisée.

Peut-être aussi que les que les jolies filles des villages du cantonnement sourient plus volontiers à ces beau gars qui font marcher des mécaniques infernales qu’aux petits patrouilleurs d’autrefois qui piétinaient dans les fossés, écrasés par « l’as de carreau »...

Capitaine C...









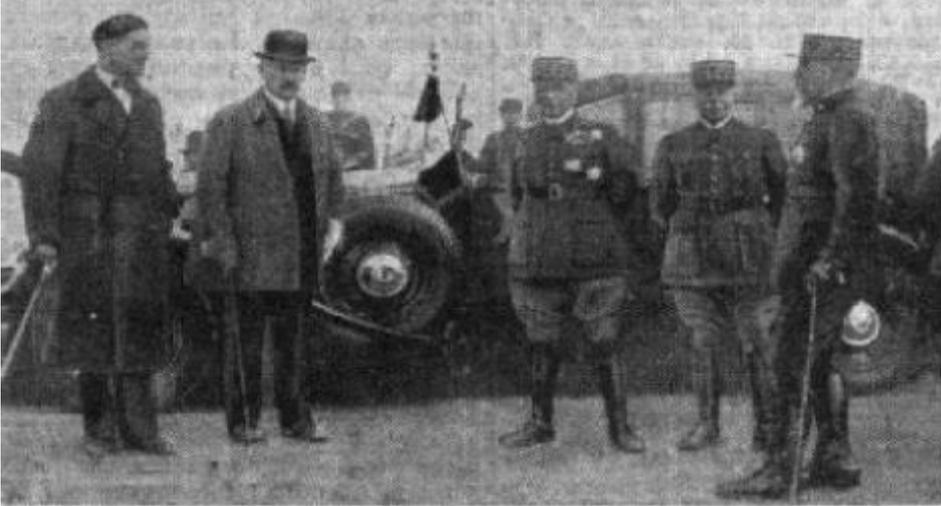
La Petit Parisien du 7 septembre 1935

Le président de la République aux manœuvres de Champagne



=====
La Petit Parisien du 8 septembre 1935

La dernière phase des manœuvres de Champagne s'est déroulée en présence du président de la République



Le Temps

ARMEE LES MANŒUVRES D'AUTOMNE

Reims, le 7 septembre matin (Par dépêche de notre envoyé spécial.)

Les manœuvres de Champagne, ou plutôt, pour emprunter au général Prételat, qui les aura dirigées avec science et autorité, leur qualification, orthodoxe, les expériences de Champagne vont prendre fin aujourd'hui, un peu avant midi. Le dernier acte se jouera au nord de l'Aisne, entre Rethel et Attigny, et, plus près de cette dernière commune sur les plateaux qui dominent le cours de la rivière fameuse, doublée par le canal des Ardennes.

Le chef de l'Etat, le ministre de la guerre, le chef d'état-major général et son adjoint, le maréchal Badoglio, les membres de la commission de l'armée de la Chambre des députés, les missions militaires étrangères, russe, polonaise, belge, italienne, de nombreux officiers généraux français venus pour s'instruire suivant leur spécialité, le général Denain, ministre de l'air, et ses collaborateurs immédiats, ainsi qu'une forte cohorte d'aviateurs, assisteront à cette ultime phase des opérations, qui durent depuis cinq jours, selon un rythme précipité, mais qui ne laisse aucune trace de fatigue chez les exécutants. Pourtant, ceux-ci ont fourni, depuis lundi dernier un maximum d'efforts. Ainsi que le fera comprendre l'existence d'un des régiments d'infanterie engagés qui, en raison de sa réputation, fut plus particulièrement mis à contribution : je veux parler du 8^e zouaves, embarqué le 2 septembre au soir, sur des camions, au camp de Mailly ; il roule toute la nuit, faisant cent kilomètres. Débarqué le 3 septembre, à 7 heures du matin, il gagne à pied, le front, prend contact avec l'ennemi, à 15 heures, se bat jusqu'à la nuit et s'apprête à bivouaquer sur ses positions. Mais, dans la nuit, alerte ; on l'envoie de la droite à la gauche du champ d'action de sa division, soit une marche de 30 kilomètres. Le lendemain matin, 4 septembre, il mène l'attaque jusqu'à midi, gagne ses cantonnements dans la soirée et passe une nuit tranquille.

Le 5 septembre, à 20 heures, répétition de l'enlèvement par camion ; on roule jusqu'à 3 heures du matin sous la pluie ; à l'aube, on cherche un couvert sous-bois pour se dissimuler à la vue de l'aviation ennemie ; puis dans la journée, combat pour conquérir les rives et passages de l'Aisne, franchie sur radeaux hier, à 19 heures, par le 1^{er} bataillon du commandant Lanchon, qui a réussi, sous les yeux de nombreux spectateurs avertis et profanes, une manœuvre audacieuse que j'expliquerai plus loin. Toute la nuit dernière, le régiment a passé la rivière et combattu pour élargir sur l'autre rive sa tête de pont et, enfin, ce matin, il tentera de mener une vigoureuse offensive pour ouvrir définitivement la route du Nord. Malgré cela, sur un effectif de 2.000 hommes engagés dans l'action, le régiment n'avait, ce matin, que trois éclopés. Voilà ce que peut réaliser le troupier français, quand il est bien entraîné par ses chefs et quand il se passionne pour ce qu'il fait. Ce que j'écris concernant les zouaves vaut d'ailleurs pour tous les régiments qui ont pris part à la manœuvre : artilleurs, cavaliers motorisés, fantassins, sapeurs du génie, automobilistes, train, spahis, soit un peu plus de 25.000 hommes de l'armée active. Les expériences en cours n'auraient-elles eu que ce résultat, elles seraient satisfaisantes. Elles en ont eu d'autres pour les cadres et pour les grands chefs, mais cela est du domaine tactique et de celui des nouvelles conceptions militaires imposées par le matériel transporteur et par les engins de feu perfectionnés. Il est trop tôt pour parler des leçons à tirer de cette expérience, d'autant

que la critique dernière n'aura lieu que tout à l'heure quand aura sonné le « Cessez le feu » et que la dislocation se sera opérée.

Néanmoins, on peut déjà dire que ces leçons sont nombreuses. Elles auront des conséquences sur l'emploi des grosses unités comme des divisions légères motorisées onéreuses d'entretien et incapables d'obtenir de gros avantages stratégiques sans le concours de l'infanterie et de l'artillerie divisionnaires, Elles en auront aussi sur les liaisons entre les différents échelons des unités ou formations engagées. La vitesse avec laquelle on se déplace, grâce au moteur, la puissance du feu dont on dispose, au bataillon par exemple, pour débayer le terrain obligent de plus en plus l'officier de troupe à prendre des initiatives pour exploiter un succès local. Ces initiatives, il est capable de les prendre, mais, dans la réalité présente et dans les conditions actuelles, il est freiné par l'obligation de provoquer des ordres. Or l'échange des renseignements qu'il envoie vers l'arrière et des instructions que ce dernier doit lui adresser en retour est plus lent que ne le serait sa progression. Il faudra, coûte que coûte, arriver à une décentralisation des états-majors ou à déplacer ceux-ci de beaucoup vers l'avant.

Ceci énoncé, sans autre prétention que de résumer les observations principales faites, en six jours, en contact quasi permanent avec les exécutants que je n'ai même pas quittés, souvent, deux heures sur vingt-quatre, revenons à la situation des partis, à l'aube du 7 septembre. Le 5, le parti sud a conquis, sur les arrière-gardes nordistes, les passages de Suippe et Retourne, malgré une magnifique résistance des spahis, d'un bataillon du 67^e d'infanterie et des éléments légers de la troisième division, ce que l'on appelait jadis les cavaliers divisionnaires, malgré aussi les bombardements à une faible altitude de l'aviation. Le gros du parti nord, replié derrière l'Aisne, organisait, pendant ce temps, la résistance derrière la rivière. Le contact, de chaque côté, fut pris dans la nuit, entre Rethel et Attigny. Il fut maintenu, pour le compte du parti sud, par la division légère, en avance de six heures sur les prévisions. Celle-ci, amenée, on l'a vu, à pied d'œuvre, aujourd'hui, avait reçu pour mission de conquérir, avant la nuit, les têtes de pont, pour permettre aux pontonniers d'établir un passage solide dans l'obscurité. L'honneur de mener cette attaque devait revenir au 8^e zouaves, amené dans les bois à trois kilomètres en arrière de la ligne Givry - Attigny, deux bourgs à cheval sur l'Aisne et le canal, et dont les ponts étaient supposés coupés.

La direction des manœuvres pensait que l'attaque aurait lieu sur le village de Givry, vers 17 heures.

Bien avant cette heure, tout le monde était dans le village, arbitres, missions étrangères. Journalistes, et, un concours Inusité de curieux. On admirait la défense ; on se recueillit avec elle, à l'heure fixée par le ministre de la guerre, pour rendre les honneurs aux victimes de l'accident de Saint-Jean-aux-Bois ; puis on attendit. La plaine, au sud de Givry, demeurait vide, on n'y voyait que des laboureurs et quelques chasseurs en quête de gibier. Pourtant, au coin d'une rue, un sergent de zouaves venu à bicyclette, observait tout ce remue-ménage et faisait son profit, des distractions de la défense, tournée plutôt vers l'aval. D'un coup de pédale, il alla renseigner son chef. La décision de ce dernier fut bientôt prise : on regardait à droite, et devant ; il passerait à gauche, Aussitôt dit, deux camionnettes, légères amenèrent, à travers champs, puis sur les rives escarpées du canal, deux groupes de combat avec des armes automatiques qui, sous le feuillage, annihilèrent les mitrailleurs d'en face. Deux autres voitures amenèrent des sacs Habert qu'on remplit de paille et formant un petit radeau pour six hommes. Bref, en moins d'une demi-heure, les berges furent nettoyées de leurs défenseurs, une compagnie jetée de l'autre côté pour élargir la brèche, la tête de pont conquise, et les spectateurs officiels et officieux de Givry commençaient à peine à comprendre la manœuvre que tout était fini, avec le jour agonisant dans une lumière dorée.

Voilà comment sont les zouaves du colonel Dame. Je les ai laissés à l'affût d'un autre tour de force et je suis assuré de les retrouver ce matin, prêts, malgré une nuit de veille, à le tenter.

En rentrant à Reims, j'ai appris que M. Albert Lebrun, arrivé vers 18 heures, avait été reçu par M. Marchandeu, député, maire, par le ministre de la guerre, M. Jean Fabry, par le général Denain, ministre de l'air, les généraux Gamelin, Prételat, et qu'il avait voulu tout de suite aller saluer les corps des dix aviateurs tués hier et transportés à l'hôpital civil de Reims.

Le président, descendu à la sous-préfecture, a quitté celle-ci ce matin, à 7 heures, pour Attigny, où nous le suivons.

Robert Poulaine.

=====
Informations
=====

Saint-Jean-aux-Bois

Le 5 septembre 1935, au cours de manœuvres militaires organisées dans le secteur de Rethel, le ciel de Saint-Jean-aux-Bois fut le théâtre d'un tragique accident aérien qui causa la mort des passagers de deux bombardiers Bloch 200 entrés en collision dans les nuages à 250 kilomètres à l'heure ; les appareils à la 21^e escadre de bombardement stationnée sur la base aérienne de Nancy-Essey. L'accident causa la mort des dix membres d'équipages (pilotes, navigateurs, radios et mécaniciens).

=====
Le radeau-sac Habert

Le commandant Habert Jules Victor Raphaël (6 juillet 1854 – 29 octobre 1918) est officier supérieur de cavalerie, officier de la légion d'honneur en 1910.

Débutée en 1870, comme engagé volontaire « pour la durée de la guerre » au 1^{er} régiment de Chasseur d'Afrique, sa carrière se termine au 11^e dragon en 1910 au grade de lieutenant-colonel. Auteur de nombreux manuels d'instruction pour la cavalerie et d'articles dans les revues militaires, son expérience sur le terrain lui a montré l'importance, pour les petits détachements de cavalerie de disposer d'un moyen simple, rapide et peu encombrant pour la traversée des cours d'eau.

Destiné au départ à la cavalerie, sous appellation « Radeau-sac Habert », ce matériel va vite devenir courant et généralisé par le franchissement des cours d'eau dans les unités d'infanterie et de cavalerie.

Cet appareil est formé d'une toile solide, affectant la forme d'un bateau. Elle pèse, suivant le type, de 4,5 à 6 kg. Elle se roule comme un manteau, et peut être ainsi portée sur la selle ou en sautoir.

Quand on veut s'en servir, on la déroule et on l'emplit avec de la paille, des joncs, des roseaux.

Il faut ne 10 à 15 minutes pour cette opération.

Le radeau est pourvu d'anneaux sur son pourtour, ce qui permet de l'arrimer et de tirer en tous sens, d'accoler plusieurs éléments, de constituer des portières, des passerelles, etc



Officier de cavalerie enseignant la manœuvre du radeau-sac

La paille bien sèche peut supporter le poids d'un fantassin et seulement, la moitié de ce poids au bout de 6 heures d'immersion.

Pour former un radeau, on brûle les sacs en travers sur une échelle ou sur deux perches.

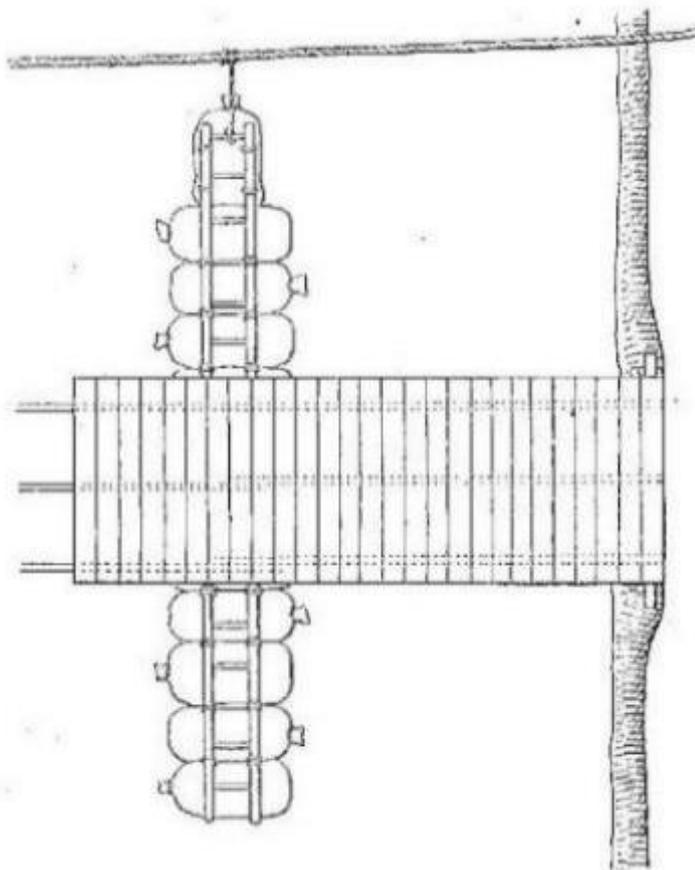


Fig. 288. — Passerelle de radeaux de sacs.

Le radeau-sac Habert constitue à lui seul un support de passerelle. C'est une sorte de paille (2m70-1m15-0m30) affectant la forme d'un bateau à deux becs égaux. L'enveloppe, en toile imperméabilisée, peut contenir 80 kg de paille. Une série de ces radeaux, placés à 4 mètres d'axe en axe, permet le passage de l'infanterie par deux en prenant quelque distance entre les files. En accouplant plusieurs radeaux-sacs, on peut construire une portière permettant le passage d'une voiture d'artillerie.

Les sacs Habert font partie du matériel des compagnies de sapeurs-mineurs et des détachements de sapeurs-cyclistes de la cavalerie.



Charbogne

Grave accident aux manœuvres de Champagne

Samedi 7 septembre 1935, à 5h55 du matin, le sous-lieutenant Berthelin, du 15^e R.I., à Verdun, âgé de 23 ans, se trouvait dans un buisson, près de Charbogne, avec ses hommes.

Un char transportant un canon de 37 se trouvait non loin de là. Un coup de canon fut alors tiré dans la direction du buisson. Le coup tiré de trop près, bien qu'il fût à blanc, toucha le sous-lieutenant à la tête.

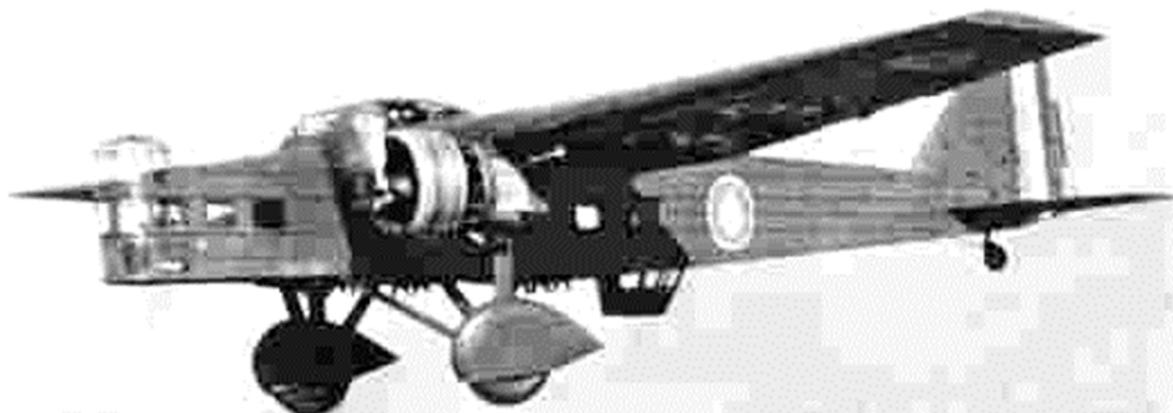
Le malheureux jeune homme, relevé par ses hommes, fut transporté en ambulance à l'hôpital de Rehel. Delà, après les premiers soins, le sous-lieutenant, dont l'état a été jugé grave, a été évacué su l'hôpital de Reims.

(voir le fichier « Charbogne le 7 septembre 1935, accident aux grandes manœuvres)

=====

*Les grandes manœuvres de Champagne se déroulèrent de la Marne aux Ardennes
Le dernier jour le 7 septembre 1935 le président de la République Albert Lebrun est venu
à Charbogne assisté aux manœuvres qui franchirent le canal et l'Aisne entre Givry et Attigny
20000 soldats – tanks – autos-mitrailleuses – avions – délégations étrangères – ministres
– état-major
Une suite de 100 voitures suivait le président*

MB 200



En 1932, le ministère de l'Air publie son programme portant sur un bombardier nocturne de 5 places (BN.5). Le MB 200 et le Farman F 221 remportent le marché. Le premier deviendra finalement un bombardier de jour quadriplace et le second un bombardier de nuit sept places.

Le MB 200 est un monoplan à aile haute cantilever entièrement métallique, doté d'un train d'atterrissage fixe avec roulette de queue. Le prototype Bloch MB 200 01 est propulsé par deux moteurs en étoile Gnome-Rhône 14 Krsd de 760 ch (567 kW).

Il effectue son premier vol à Villacoublay le 26 juin 1933, piloté par Zacharie Heu assisté du mécanicien Jean Lapeyre.

Malgré une vitesse maximale inférieure de 18% aux spécifications, un premier marché de 30 exemplaires est signé le 1er janvier 1934. Le MB 200 de série, équipé de moteurs Gnome-Rhône 14Kirs/Kjrs de 870 ch (6497 kW), effectue son premier vol le 27 septembre 1934. Les avions sont mis en service à la fin de l'année 1934 et dès mai 1935, 38 avions sont opérationnels au sein des Groupes de Bombardement I/12 and II/12 de Reims et le GB II/22 de Chartres.

Etant donné la situation internationale, de nouvelles commandes sont passées pour atteindre un nombre total de 208 avions produits. La production se répartit comme suit entre les différents constructeurs : Bloch (4), Breguet (19), Hanriot (45), Loire (19), Potez (111) et la SNCASO (10).

Or, le MB 200 est un avion lent même d'après les standards du début des années 30. Il est obsolète dès son entrée en service. Au début de la deuxième guerre mondiale, 169 avions sont encore en activité dont 92 opérationnels au sein de sept Groupes de Bombardement : ils sont rapidement relégués en seconde ligne.

A partir de 1935, l'avion est également construit sous licence en Tchécoslovaquie par Aero pour une commande de 124 bombardiers – la production de 70 avions est soustraite à Avia. Pendant la guerre, ces appareils tombent entre les mains des Allemands qui s'en servent alors pour leurs écoles d'entraînement et en livrent une partie à l'armée de l'Air bulgare.

Caractéristiques

Envergure 22,45 m – Longueur 16 m – Hauteur 3,92 m - Masse à vide 4 300 kg

Vitesse maximale 285 km/h à 4300 m – Plafond 8000 m – Rayon d'action 1000 km

=====