

UNE SEULE LETTRE NOUS MANQUE ...

Cette lettre a disparu dans le pli de l'ordre de mission de l'aviateur Maurice Fabre, pour la nuit du 10 au 11 novembre 1918 (Cf. Echo n°18 p 10 et Echo n°19 p 16). G. Turco y avait lu un [B] et [B]ogny lui avait inspiré un saisissant portrait de ses Ardennes natales. Sa lettre se terminait ainsi : « *Je ne sais rien, en revanche de la Cheppe sinon qu'il existe un village à l'Est de la Marne qui porte ce nom (...) et qui était aussi sur la ligne de front en 1918. Mais que pouvait être ce feu ? (...)* » .

Cette phrase, à son tour, a réveillé la mémoire de **Paul Fabre** qui nous a écrit :
(extraits)

« L'énigme de la lettre disparue de l'ordre de mission de mon père est résolue. Il s'agit de la lettre « P ». C'est le feu de Pogny qui est à la Cheppe.

Pogny est un petit bourg du canton de Marson sur la route de Chalons-sur-Marne à Vitry-le-François et qui était peuplé alors de 786 habitants mais dépourvu de bureau de poste. Il semble bien être situé immédiatement au sud de l'aérodrome de Chalons-sur-Marne qui se trouvait entre la Vesle et la Suippe. La Cheppe est une autre bourgade de 402 habitants à l'époque un peu au sud de Suippes, c'est-à-dire au nord de l'aérodrome.

Je pense (ce n'est qu'une hypothèse) que c'est à Pogny que se trouvait l'équivalent des tours de contrôle actuelles en plus primitif ; les feux allumés sur l'appareil avec réponse à terre (sans doute le vert et le rouge indiqués) servaient à demander l'atterrissage et le signal de la possibilité de celui ci. Dans ce cas on comprend mieux l'indication qui vaut pour le retour sur le terrain où on doit atterrir obligatoirement face au vent et non vent arrière. [ici prévision d'atterrissage par le Nord]

J'ai retrouvé la carte du plan de vol [...] Il s'agit d'une carte au 1/200 000, collée recto verso sur une planchette de bois léger, allant du sud de Rethel au nord de Givet et de l'ouest de Fourmies à l'est de Sedan. (...).

J'ai toujours connu cette planchette cassée en [trois] parties S'agit-il d'un accident [...] ? Je pencherais plutôt pour un bris volontaire par l'équipage au retour de cette ultime mission pour bien marquer la fin des opérations.

Le plan de vol est soigneusement étudié. Les forêts sont colorées en vert et hachurées, mais au sud d'une ligne allant du nord de Sedan à Hirson, elles ont été noircies à l'encre. Je pense que cela indique celles où il n'y a plus d'Allemands, tandis que celles en vert hachuré sont en territoire occupé.

On vole à assez basse altitude (je crois jamais au dessus de 1000 m) et en conséquence on vole à vue (l'altimètre, souvent bloqué d'ailleurs, servant uniquement à jauger la hauteur nécessaire pour surmonter les obstacles, échapper à la DCA et mesurer l'altitude à l'atterrissage.

(...) pour se diriger, les équipages observaient soigneusement ce qui pouvait les guider au sol.

En premier lieu les rivières et en second lieu les rails des petits chemins de fer qui, comme elles, brillaient la nuit (il ne faut pas oublier que la FDN 110 ne vole que de nuit) et auxiliairement les routes.

C'est pourquoi les deux membres de l'équipage en étudiant le plan de vol noircissent les forêts amies, soulignent les rivières en bleu et les routes en rouge. Je pense que les lignes noires sont les voies ferrées avec en

Couper les oneilles !

Notre président a reçu la mise au point suivante :

Betton le 29 mai

« Soyons cuistres. Mais dès lors qu'il s'agit de la pureté de la langue latine (*page 4 de l'excellente livraison de l'Echo des colonnes*), il nous faut parler de bulle.

Or la bulle en question, fulminée le 15 juin 1520 par Léon X contre les 95 thèses de ce bon Martin ne s'appelle point Exurge Domine comme il est écrit mais bien *Exsurge Domine* (Lève toi, Seigneur). Certes, il s'agit là d'un péché véniel, mais n'y aurait-il pas là quelque vengeance du ciel, car (que Ste Agnès me pardonne !) faire signer A.T. un article sur une bulle qui engage le magistère de l'Eglise romaine et apostolique me paraît bien provoquant. Est-ce bien raisonnable ?

En revanche Josse Bade expliqué par Jos Good, car J.P. doit être le paraphe de notre brillant polymathe dont les origines remontent au pagus plougastellensis (Parrez Plougastel pour le vulgaire), me paraît exempt de toute tache et d'une lecture hautement recommandable.

J'arrête donc là de vous chanter pouilles.

SVBE EV

(Si vales bene est. Ego valeo) »

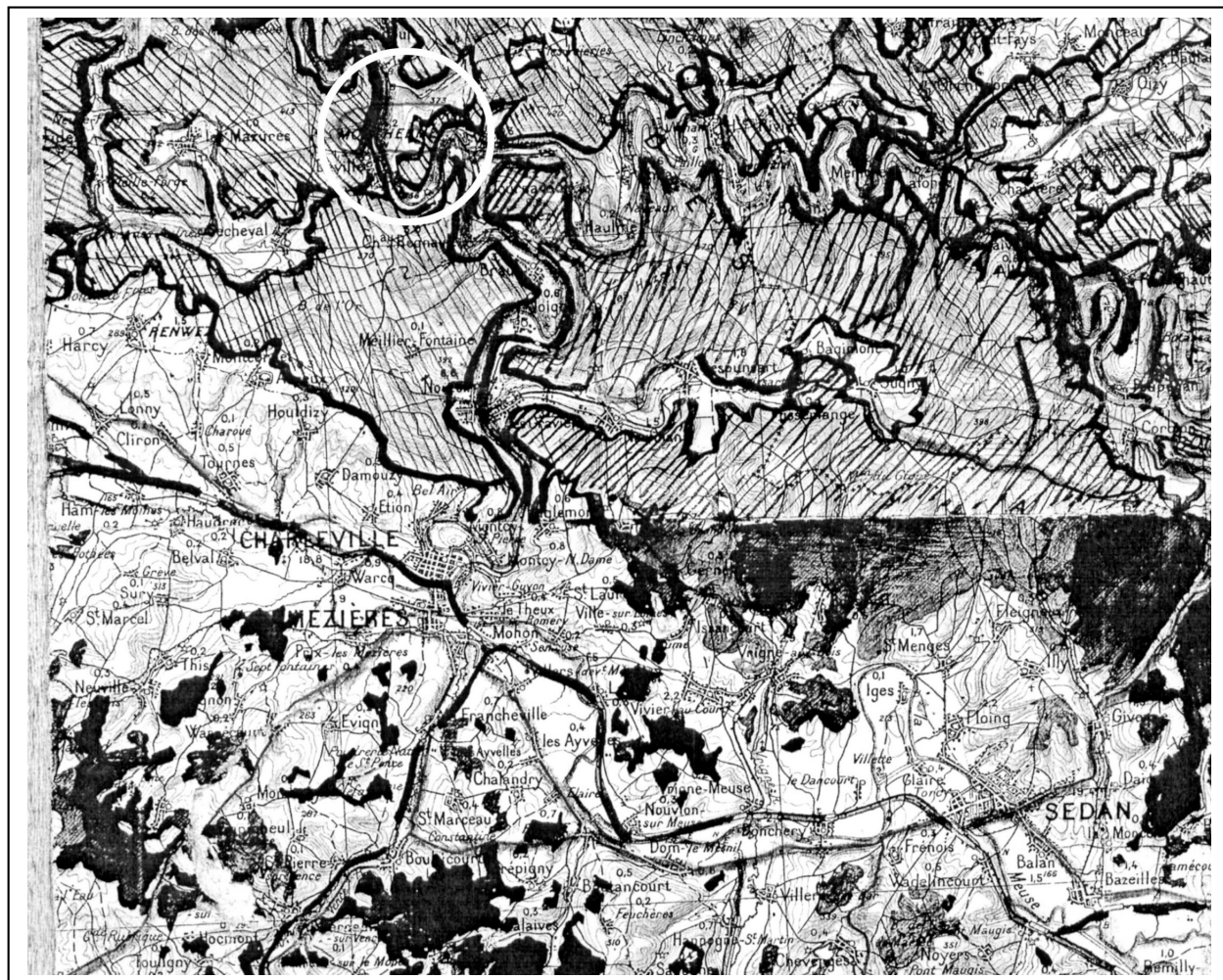
(...) Signé : **Y. Treguer**

La « première urgence » c'est l'objectif principal. On ne doit pas gaspiller les munitions pas plus que les appareils (on n'a pas de parachute pour éviter qu'un pilote soit tenté de sauter en vol dans un appareil en difficulté ; on revient avec l'appareil ou l'on ne revient pas)

Chaque appareil a quatre bombes sous les ailes et on ne manœuvre le lance-bombe pour chacune qu'à coup sûr, sur un objectif bien ciblé (...)

La « 2° urgence » c'est ce qu'on fait sur un deuxième objectif, utile, mais laissé au jugement de l'équipage pour larguer les dernières bombes de manière à ne pas atterrir avec une bombe, ce qui serait fatal.

Dans la première urgence, on voit nettement, sur la carte, Montherme (qui doit être Montermé) au confluent de la Meuse et de la Semoy (...)



EXTRAIT DE LA CARTE D'ETAT-MAJOR
utilisée par l'escadrille de nuit (FDN 110) dans
l'ultime nuit du 10 au 11 novembre 1918.

- Dans le cercle blanc : Monthermé situé en zone ennemie (hachures)
- L'Etat-Major a noirci avec soin les forêts amies.
- La zone noircie à la hâte, suivant un tracé linéaire (Est de Charleville-Mézières, Nord de Sedan) doit être le fait de l'équipage en fonction des dernières informations sur la débâcle allemande.

La 2° urgence est celle où l'on largue de manière moins ciblée les dernières bombes et où l'on mitraille les troupes en retraite pour ne pas dire en déroute.

(...) Mon père s'élevait violemment contre la thèse allemande de l'armée allemande invaincue, obligée de se replier en bon ordre devant la trahison des révoltés de l'intérieur. Il se souvenait que dans tous les vols du début novembre, il était intervenu sur des troupes allemandes désorganisées et, dans les derniers jours, en pleine débâcle.(...)