HISTORIQUE DE L'AVIATION

DU MAROC

(MAI 1916 — SEPTEMBRE 1919)

———

Débuts

MAI 1916.
En mai 1916, devant les résultats obtenus par l'aviation sur le front français, le Résident Général commandant en chef demandait que l'on expédie des avions au Maroc pour parer, dans la mesure du possible, au déficit provoqué par l'envoi à la métropole de nombreux bataillons. Deux escadrilles et un parc furent placés sous les ordres du capitaine **de la MORLAIS.**
L'absence d'avions ennemis permettait d'utiliser les appareils qui ne pouvaient plus rendre aucun service en France.

OCTOBRE 1916.
Pendant les premiers jours de juin s'installent à Casablanca l'escadrille 302, dotée de quelques avions « Voisin » et le parc 303.
Au mois d'octobre, l'escadrille 305 qui doit, être remontée en Farman n'a toujours reçu que son personnel, Les Voisin de l'escadrille 302peuvent donc seuls être utilisés pour la défense des côtes.

NOVEMBRE 1916
En novembre, l'agitation. d'Ab-el-Malek au Nord de Taz provoque l'envoi de l'escadrille 302 dans cette ville.
Elle est immédiatement employée :
1° A faire des bombardements efficaces sur le camp d'**AB-EL-MALEK** ;
2° A prendre des photographies qui donnent d'une part les résultats des reconnaissances et d'autre part, des indications précieuses sur les régions dissidentes dans lesquelles les colonnes sont, appelées à opérer.
Elle est remplacée à la garde des côtes par l'escadrille 305 qui reçoit ses premiers Farman 80 HP. En janvier et mars, deux ouragans détruisent une partie des hangars et des appareils et endommagent tous les autres, à Taza, Casablanca, Meknès, Mazagan et Rabat.

MARS 1917.
Malgré ce désastre, une section, composée avec ce qui reste des deux escadrilles, prend part en mars à la colonne contre Abd-el-Malek, colonne formée par des éléments des deux subdivisions de Fez et de Taza.
Les avions bombardent les camps des dissidents, et établissent la liaison avec la colonne.

AVRIL 1917.
Le mois suivant, la 302 prend part à la colonne du Sébou dans la subdivision de Fez. Elle contribue aux opérations par ses reconnaissance, ses photographies, ses bombardements.
La 305 est à Agadir et prend part dans les mêmes conditions à la colonne du Souss.

JUIN 1917.
En juin a lieu, pour la première fois, la liaison entre Bou-Denib et Meknès à travers le Moyen Atlas. Une section de deux Farmans 80 HP participe à cette, opération. Elle éprouve les plus grandes difficultés à survoler un massif montagneux de 2.200 mètres d'altitude et dépourvu, du reste, de tout terrain d'atterrissage. Elle assure, en particulier, la liaison entre les deux colonnes avant leur jonction sur la haute Moulouya.
En juin les services rendus par l'aviation coloniale sont assez probants pour justifier l'envoi de quatre nouvelles escadrilles. L'aéronautique du Maroc est placé sous les ordres du chef de bataillon **CHEUTIN**.
Les aviateurs de fin 1916 et début 1917 se sont trouvés aux prises avec le maximum des difficultés que l'on peut rencontrer aux colonies ; appareils perdant leurs meilleures qualités de vol du fait de la température, des remous, et des vents, violents : bourrasques enlevant hangars et matériel, difficultés de ravitaillement ; impossibilité dans laquelle on s'est trouvé d'entretenir des détachements d'aviation loin de leur base et dans un pays dépourvu de voies de communication.
Les pilotes, observateurs ou mécaniciens se sont dépensés, sans compter et ont su rendre au commandement des services signalés.

Renforcement et Réorganisation

L'expérience faite va permettre d'organiser sur de nouvelles bases l'aviation du Maroc.
Les escadrilles 302, 305 et le parc 303 prennent respectivement les numéros 551, 552 et 406.
Les nouvelles escadrilles les numéros 553, 554, 555 et 556.
Les nouveaux avions sont en partie des Farman. Malheureusement, ils ne sont pas en nombre suffisant et trois escadrilles vont encore être dotées de Voisin ; ceux-ci, par suite du mauvais fonctionnement du moteur au moment des grosses chaleurs, ne pourront rendre que peu de services.

Le Général commandant en chef les T. O. M. décide d'affecter une escadrille à chaque subdivision qui prend le nom d'escadrille subdivisionnaire. En liaison constante avec le commandement, connaissant bien le pays, elle sera à même d'obtenir le maximum de rendement. D'autre part, le parc de Casablanca est transformé en une base capable de faire les grosses réparations que nécessite l'éloignement de la métropole.

Si elle n'est jamais nommée dans l'exposé des faits qui vont suivre, il ne faut pas oublier que c'est souvent par un travail intensif de jour et de nuit et un dévouement à toute épreuve que la base a permis à l'aviation du Maroc de faire face aux nombreuses difficultés qui surgiront à l'improviste. Les mécaniciens qui y étaient affectés prirent donc une part importante à ses succès.

JUILLET 1917.
Pendant les mois de juillet et d'août, la nouvelle organisation de la base et des escadrilles se poursuit à Casablanca. Les hangars, camps casernements et les terrains d'atterrissage sont préparés dans les subdivisions.

L'escadrille 551 a un de ses détachements à Taza qui continue à participer aux opérations contre Abd-el-Malek et un autre à Fez qui prend part à la deuxième colonne du Sébou.

L'escadrille 552 affectée à la surveillance des côtes, a un de ses détachements qui participe à la colonne de ravitaillement de Khenifra. Ce détachement composé de trois avions doit se borner à assurer la sûreté éloignée et rapprochée, et à effectuer quelques bombardements.
En septembre, les escadrilles commencent à s'installer dans les différentes subdivisions : la 553 à Meknès, la 555 à Taza, la 551 à Fez, la 554 à Marrakech, et la 556 à Rabat.

Rhorm el Alem

SEPTEMBRE 1917.
Pendant ce mois, se produit à Tadla un événement qui va être le premier d'une série presque ininterrompue de surprises.
Le poste de Rhorm el Alem, au Sud-Est de Tadla, devait être créé sans grosse résistance.U
Mais devant la faiblesse de nos effectifs, le camp est fortement attaqué, le soir même de l'arrivée de la colonne, et les dissidents ne sont repoussés qu'au prix de pertes assez sérieuses. Mais ils représentent ce combat comme un succès, et les contingents ennemis grossissent rapidement.

Le colonel **THEVENET**, commandant le territoire, demande l'appui de l'aviation. Les seuls avions disponibles de la 552 partent d'abord. Ils sont remplacés, dès le 20, par 5 avions de la 553 envoyés de Meknès par le Général commandant la subdivision.

Les bombardements exécutés dès le 21, en particulier sur Ksiba, produisent un tel effet que les attaqués contre le poste en construction cessant bientôt.
Ces opérations aériennes ont un grand retentissement. C'est la première fois, en effet, que l'on peut faire agir au Maroc un groupe de avions.
L'aide apportée aux troupes aux prises avec des difficultés sérieuses, et cela avec des appareils démodés et d'un faible rendement permet de montrer à tous l'utilité de l'aviation coloniale.

OCTOBRE 1917.
Cependant en octobre, les escadrilles subdivisionnaires sont à même de travailler. Celles qui appartiennent à des subdivisions où des opérations sont en cours y prennent part avec les quelques avions dont elles peuvent disposer.
C'est ainsi-que l'escadrille 555 bombarde à plusieurs reprises avec succès le camp d'**ABD EL MALEK** et prend part aux colonnes de ravitaillement de différents postes. Elle exécute des reconnaissance et participe aux combats en bombardant les groupes ennemis et en réglant le tir de l'artillerie par messages lestés.
Celles qui sont dans des subdivisions, où aucune opération n'a lieu, travaillent avec ardeur à la prise de photographies qui permettent l'établissement de la carte exacte des régions où il est encore impossible de pénétrer.
C'est ainsi que la 551 donne la carte de la région au nord de l’Ouerra. La 554 la carte de la région Tanant, Azilal. Un détachement de cette escadrille permet au Général commandant la subdivision et aux officiers de son état-major de faire des reconnaissances au-dessus des régions sur lesquelles. on ne possède aucun renseignement, et sur un territoire particulièrement étendu. Le sous-lieutenant **VASSEUR**, faisant partie de cette mission, franchit pour la première fois l'Atlas en allant directement d'Agadir à Marrakech. Ces différentes missions vont constituer le travail journalier des escadrilles. Il ne sera fait mention, dans cet historique, que des événements qui présenteront un intérêt particulier.

Il est cependant de toute justice de signaler, que pendant certaines périodes, ce travail fut très chargé, très pénible, en raison, des conditions atmosphériques particulièrement dures et du peu de puissance des appareils dont on disposait. Là encore, le mécanicien d'escadrille a été l'ouvrier modeste mais indispensable et dévoué qui par un travail ingrat, acharné a permis de maintenir les appareils en état de vol. Souvent même après avoir travaillé, la nuit à la lueur des phares de tracteurs automobiles, il a suppléé à la pénurie des observateurs et pris part aux opérations comme mitrailleur-bombardier. Beaucoup d'entre eux obtinrent de très belles citations.
Enfin, la tâche des escadrilles va être singulièrement aggravée par les à-coups successifs qui se produisirent fréquemment du fait de l'appauvrissement de nos effectifs.
Les dissidents, instruits de la diminution de nos moyens, attaqueront sans cesse les points faibles qu'il faudra renforcer à la hâte. On demandera à l'aviation de rassembler le maximum d'avions disponibles pour donner aux troupes venues d'autres régions, le temps d'intervenir.

JANVIER 1918.
Au milieu de janvier, le commandant du territoire de Bou-Denib, inquiet de l'agitation qui commence à se manifester au Tafilalet, demande une escadrille d'urgence. La 552 est désignée, mais une partie de ses avions prend part à la colonne de Kénifra, on ne peut songer à la faire rejoindre de suite. L'escadrille 556, dotée de Nieuport reçoit l'ordre de la remplacer momentanément à Bou-Denib.

Le Grand Atlas n'a jamais été franchi au-dessus du Djebel Aïachi (3.700 m.), le Moyen Atlas est couvert de neige ; le commandement décide de faire passer l'escadrille par Oudjda, Mecheria, Beni Ounif, soit au total 1.200 km. Quatre avions seulement atteignent leur objectif. Le lieutenant **BOURKADAM**, victime d'un accident en atterrissant à Meknès, est mortellement blessé ; deux autres appareils sont brisés en cours de route.
Dès son arrivée, l'escadrille organise des terrains d'atterrissages, dont un à Thirmart en plein Tafilalet, et use de tous les moyens en son pouvoir pour arrêter, ou du moins retarder le mouvement hostile des Ksouriens du Tafilalet.
Sa collaboration ne sera pas inutile puisque le Tafilalet ne deviendra réellement inquiétant qu'en août, après l'affaire de Gaouz.

Aguelmous - Création de trois Sections

FEVRIER 1918.
Par ailleurs, il se passe au mois de février des événements qui Vont prouver toute l'importance qui peut avoir l'aviation dans les opérations d'une guerre coloniale.
Un convoi devant ravitailler Tazetot est bloqué à Aguelmous (nord de Tadla) par de gros rassemblements qu'il ne peut-repousser. Le détachement de l'escadrille 552, qui vient de faire la colonne de Kénifra, avec un succès reconnu à plusieurs reprises par le commandement, se voit adjoindre les avions disponibles de l'escadrille 553 de Meknès, qui est elle-même renforcée par deux avions de Fez. Ces deux détachements placés à Sidi-Lamine et à Meknès combinent leur action d'une façon si heureuse que les groupements hostiles sont refoulés dans la montagne où ils mettent à l'abri leurs troupeaux décimés.
Le convoi peut ainsi atteindre Tazetot sans avoir à tirer un coup de fusil. De l'avis même du commandement, l'aviation avait ainsi économisé l'emploi d'une colonne entière au moment où la

faiblesse de nos effectifs n'aurait permis de la constituer qu'avec difficulté. Dans tous les cas, elle avait atteint un but inespéré : la suppression du combat d'infanterie.
Devant le succès de ces opérations, le Colonel commandant le territoire de Tadla demande qu'on détache auprès de lui une section d'aviation qu'il juge absolument nécessaire, aussi bien pour appuyer son action politique, que pour coopérer aux opérations militaires.
Il va en être de même pour le territoire d'Oudjda.

On peut donc affirmer que l'aviation coloniale est née et que les bases de son emploi, dans des conditions particulières sont définitivement posées. Dans chaque subdivision, elle est employée journellement à des reconnaissances, à des bombardements, à des liaisons, au transport d'officiers en mission importante et urgente, au transport de médicaments, et de blessés.
Enfin, les missions photographiques prennent une telle importance que le Résident général demande la création d'une section photo-topographique chargée de l'établissement de la carte des régions inaccessibles.
En résumé, dès sa création, l'aviation marocaine a rendu de tels services qu'elle n'a pas les moyens suffisants pour venir à bout des tâches qui lui sont assignées.
Les prélèvements faits sur les escadrilles, déjà dotées d'un personnel et d'un matériel insuffisants, vont les affaiblir et diminuer leur rendement. Les escadrilles de Farman sont chargées de fournir les éléments nécessaires à la création de la section de Tadla et de la section photo-topograhique, les escadrilles de Voisin forment la section d'Oudjda.

Traversée du Moyen et du Grand Atlas

L'escadrille 552, à laquelle sont attribués des « Voisin, » reçoit l'ordre de rejoindre Bou-Denib et la 556 celui de rentrer à sa première base, à Rabat. Le 1er mai, 3 Voisin de la 552 vont de Meknès à Bou-Denib survolant pour la première fois, le Grand et le Moyen Atlas. Le Chef 4e bataillon **CHEUTIN**, commandant l'aéronautique du Maroc est à bord de l'un d'eux.
Le lendemain trois Nieuport suivent le même itinéraire en sens inverse.
Ces deux voyages ont au Maroc un grand retentissement. Ils mettent, en effet, à moins de quatre heures une subdivision et un territoire ayant à coopérer souvent aux mêmes opérations militaires. Toutes les liaisons importantes entre ces deux points seront faites dorénavant par avion.
Elles ,e pouvaient être faites auparavant en moins de trois semaines par l'itinéraire Oudjda-Colombéchar.

MAI 1918.
Enfin au mois de mai, l'escadrille 553 prend une part active à la création du poste d'El Haman dans le Moyen Atlas.
Une base d'aviation, organisée à Mrirt à 15 kilomètres des objectifs, permet de faire plusieurs bombardements par jour. Grâce à cette action énergique, les groupements hostiles refoulés dans la, montagne ne peuvent plus s'opposer à l'installation de nos troupes à El Haman. C'est à peine s'ils échangent quelques coups de feu à leur arrivée.
Ces résultats sont intéressants à signaler car ils sont obtenus en pleine montagne et contre des populations qui se croyaient dans une région inaccessible. Ils leur apprennent que dorénavant toute incursion sera punie par des sévères représailles.

Taza- Fez

JUIN 1918.
Durant le mois de juin, le commandement décide d'élargir le couloir Taza-Fez par des opérations combinées entre les deux subdivisions intéressées et ayant pour but de repousser au Nord les partisans d'**AB EL MALEK.**

Les escadrilles 551 et 553, renforcées par la section d'Oudjda, y prennent une part brillante. Elles préparent l'opération projetée par des bombardements et par des reconnaissances photographiques qui permettent de suppléer à l'absence de cartes. Elles assurent la sûreté rapprochée et éloignée des colonnes, et prennent part au combat. La 551 se distingue particulièrement en obtenant, par sa seule action, la soumission des Senhadjda qui, malgré leurs promesses, s'étaient retournés contre nous.
Elle est citée à l'ordre des troupes d'occupation du Maroc.

Le mérite de ces deux escadrilles a été d'autant plus remarqué que la chaleur ayant été très forte, les avions Voisin offraient le minimum de sécurité. Ce n'est qu'au prix du travail acharné des mécaniciens qu'on est parvenu, chaque jour, à les maintenir en état.
Il ne peut en être ainsi à Bou-Denib. Les moteurs grippent avant d'avoir atteint une couche d'air moins surchauffée et provoquent de nombreux accidents. On doit les remplacer par des Farman, nouvelle cause d'affaiblissement pour l'ensemble de l'aviation marocaine.

Tafilalet

JUILLET 1918.
A peine arrivés, ces Farman sont employés d'une façon intensive en raison de l'agitation de la région.
La 552 se transporte, le 23 juillet, à Ksar Es Souk où, pendant un mois, elle assure journellement un service de reconnaissances et de bombardements dans le Toedra et le Ferkla.
Ce service est particulièrement dur, car il doit être assuré malgré la chaleur et le sirocco, sur des objectifs situés à 100 km. de nos postes avancés. Le manque de hangars, l'obligation de rentrer, tous les soirs à la main, les avions dans le poste, situé à plus de 500 mètres du terrain d'atterrissage, demandent à tous, pilotes, observateurs, mécaniciens, une endurance et un dévouement qu'ils n'ont pas marchandés.

AOUT 1918.
Ainsi en juillet et août, l'Aviation marocaine est en pleine activité. A Fez et Taza, les escadrilles 551 et 555 poursuivent par leurs bombardements l'exploitation des succès obtenus après les dernières colonnes ; à Meknès, la 553 transportée de la base d'opérations de Mrirt à celle d'Itzer prend part, en liaison avec la 552 de Bou-Denib, aux opérations qui ont lieu dans le Moyen et le Grand Atlas ; à Marrakech, la 554 est employée aux opérations de Bernat et fait des essais très réussis de T. S. F. en liaison avec le commandement et l'artillerie. Mais la tâche demandée à ces escadrilles est bien au-dessus de leurs moyens. On est obligé de les renforcer par des éléments pris dans les Unités ayant momentanément moins de travail : l'escadrille 556, les sections de Tadla et d'Oudjda.
Cette façon de procéder, imposée par les circonstances, provoque une usure exagérée du matériel et a l'inconvénient de mélanger constamment les unités.

Mais grâce à l'ardeur de tout le personnel navigant et non navigant de l'aviation marocaine, grâce à la foi qu'il a dans cette nouvelle arme et à l'émulation qui l'anime pour montrer à tous les immenses services qu'elle peut rendre, elle fut toujours capable d'atteindre les buts qui lui furent assignés.

AOUT 1918.
C'est à ce moment que se produit l'affaire de Gaouz où une colonne surprise, au Sud du Tafilalet, est obligée de se replier en subissant de grosses pertes. Ce succès d'une harka, déjà importante, soulève contre nous l'immense palmeraie.
Les répercussions que cette révolte peut avoir, soit à l'ouest dans la direction de Marrakech, soit au Nord-Est, le long de la Moulouya sont d'autant plus inquiétantes que nos effectifs sont très faibles et que même, si on en avait les moyens, on ne pourrait pas les renforcer avant plusieurs semaines, en raison de l’éloignement du théâtre d'opérations.

C'est à l'aviation que le commandement fait appel pour agir le plus rapidement possible et avec le maximum du ses moyens. On ne peut songer à employer d'autres appareils que les Farman. Un nouvel effort est demandé à Meknès qui envoie à Bou-Denib une partie de sen escadrille. D'autres Farman sont pris à Casablanca et Rabat. Une escadrille de dix appareils peut être ainsi constituée pour remplacer ceux de la 552 déjà fatigués par le service qui leur a été demandé depuis un mois.
La harka assiège notre poste de Thirmart. Elle est soumise, chaque jour à des bombardements répétés malgré les 100 kil. qui la séparent de la base de l'escadrille. En 10 jours le service des renseignements annonce 150 tués, deux à trois cents blessés et le départ d'une partie importante des dissidents. Ceux-ci sont sérieusement poursuivis par les avions dans la première partie de leur retraite.

SEPTEMBRE 1918.
Aussi, lorsque la colonne se met en marche pour ravitailler Thirmart, elle ne trouve, le 7 septembre à la lisière de la palmeraie, que les fanatiques de l'agitateur qui, harcelés par nos bombes, soumis au tir précis de l'artillerie réglée par avions, ne peuvent résister et abandonnent le terrain en y laissant de nombreux cadavres. Par contre, nos pertes sent de quatre tués.

Pendant ce temps, les escadrilles des autres subdivisions doivent continuer le service qui leur est demandé journellement : reconnaissances, bombardements, liaisons, participation aux opérations militaires.
Cependant, si le poste de Thirmart est ravitaillé, les dissidents ont recommencé le siège après le départ de la colonne. Une répression plus sévère s'impose.
Plus tard le commandement ordonnera l'évacuation de ce poste désormais inutile.
Le général **POEYMIRAU** vient prendre le commandement des opérations. Il fait organiser au poste de Tizimi une base d'aviation et coordonne les efforts de tous pour assurer d'une façon efficace, les réglages d'artillerie par avion avec l'aide de la T. S. F.

Pendant ce temps, l'escadrille remet ses appareils en état, renvoie les autres dans leurs unités pour qu'ils soient revus et, dès le 5 septembre, portée à 15 avions par des emprunts faits aux escadrilles, elle est prête à obtenir le maximum de rendement. Un plan directeur de la palmeraie est dressé. L'aviation est assez nombreuse pour être divisée en deux groupes : l'un chargé de la sûreté et des réglages, l'autre intervenant dans le combat par ses grenades et ses obus. Ce dernier groupe, tenu prêt à partir à la base la plus proche, est alerté par la T. S. F. de l'avion de surveillance. Il peut agir au bout de quelques minutes.

OCTOBRE 1918.
C'est dans ces Conditions que l'aviation prend part aux combats des 10 et 11 octobre, aux Ouled Saidane, des 15 et 10 octobre à Dar el Beïda.
Cependant, malgré nos succès incontestables, l'abandon de Thirmart est exploité par les dissidents. La harka en fuite, le 16 octobre, réoccupe peu après le Tafilalet et bientôt l'agitation remonte vers le Nord-Est. Tous nos postes de la vallée du Ziz, puis du Grand Atlas jusqu'à la Haute Moulouya, sont investis par les tribus ralliées qui se retournent contre nous.

Au mois de décembre, le général **POEYMIRAU** reçoit des renforts et peut constituer une colonne de 7 bataillons.
Toujours au moyen de prélèvements et en montant les derniers Farman en réserve, on arrive encore à constituer une escadrille de 15 avions à Bou-Denib.

Il est intéressant de reproduire le tableau officiel de nos pertes et de celles de l'ennemi en octobre 1918 et janvier 1919. C'est la première fois, en effet, que l'aviation coloniale a les moyens suffisants pour intervenir dans le combat d'une façon efficace.

Dates	Combat	Pertes de la colonne		Pertes des dissidents (Chiffre connu par Renseignement)
		Tués	Blessés	
10 et 11 octobre 1918 (2 jours)	Ouled Saïdan	8	44	500
15 et 16 octobre 1918	Dar el Beïda	8	25	700
15 janvier 1919	Mesky	2	3	200
16 janvier 1919	Moulay Abdallah	4	13	?
20 janvier 1919	Melkis	3	13	150
25 janvier 1919	Erfoud	0	1	?
31 janvier 1919	Ouled Embarek	3	18	1500

Elle a pu appliquer les grands principes d'emploi qui sont nés sur le front français et qu'elle modifiera suivant les circonstances ; T. S. F. réglages d'artillerie, plans directeurs ont été employés par elle avec succès et le commandement peut la manier avec la même facilité et la même souplesse que les autres armes. Les avions sanitaires, enfin, ont pu transporter de nombreux blessés, des postes de l'avant à l'hôpital de Bou-Dénib. Le général **POEYMIRAU** grièvement blessé en arrivant à Ksar es Souk était ainsi transporté le lendemain à Bou-Denib où il pouvait recevoir tous les soins que nécessitait son état.
Cette concentration a permis à l'aviation coloniale de montrer l'aide puissante qu'elle peut apporter dans des conditions très différentes de celles de la guerre moderne ; il ne faut cependant pas oublier que munie d'avions démodés en nombre insuffisant, elle n'a pu faire que de simples démonstrations.

Kénifra - Arbaoua

Pendant les 5 mois où les opérations du Tafilalet absorbent toutes les forces vives de l'aéronautique du Maroc, des surprises se produisent également sur d'autres fronts.
C'est ainsi que, dans les premiers jours d'octobre, la colonne de ravitaillement de Kénifra qui semblait devoir se passer sans incidents sérieux est menacée par de gros rassemblements qui commencent à franchir l’Oum er Rebia.

La section de Tadla a bien été transformée en escadrille mais tous les avions sont à Bou-Denib et les trois qui restaient son ensevelis sous les hangars qu'a détruit un ouragan.
Néanmoins, en prélevant les Farman 80 HP de l'escadrille 556 qui, elle aussi, a fourni tout son matériel de guerre à Bou-Denib, en prenant trois 130 HP qui sortent des ateliers, on peut constituer une escadrille de 8 avions.
Elle opère avec un tel succès que ses bombardements arrêtent et refoulent les dissidents de l'autre côté du fleuve et que la colonne peut exécuter sa mission sans combat sérieux.
Cette opération n'est pas encore terminée qu'une autre surprise se produit dans la Gharb. Les tribus dissidentes, profitant de la faiblesse de nos garnisons, que l'on a dégarnies en faveur du Tafilalet, attaquent brusquement notre couverture indigène, pillent, incendient et menacent même Arbaoua. Aucun avion ne subsiste à Rabat. L'escadrille formée pour la colonne de Kénifra est alertée à Tadla le 8 octobre et, dès le 9, arrive à Arboua. Le premier bombardement effectué sur de gros rassemblements ennemis pillant et palabrant provoque une véritable panique. Les jours suivants, ce sont les villages même des dissidents qui sont, bombardés. Dès lors ces représailles vont se poursuivre sans interruption jusqu'à ce que la colonne, formée à la hâte, soit à même de rétablir la situation. L'escadrille coopère ensuite aux mouvements de cette colonne qui ne rencontre plus de résistance devant elle. L'attaque brusquée des dissidents a échoué.

Le rapport mensuel du protectorat s'étend longuement sur le rôle capital de l'aviation dans le Gharb. Il résume son action de la façon suivante : « L'aviation a procuré le temps et l'espace nécessaires pour faire face à toute nouvelle attaque en force des « Djebala » et plus loin : « les incursions continuelles de nos avions augmentent les préoccupations des Djebala, amènent la défaillance des Setta qui regagnent leur pays et font réfléchir de nombreux Metsara ».

Armistice — Création d'un Groupe de Bombardement

NOVEMBRE 1918.
Au moment de l'armistice, toutes les réserves de Casablanca sont épuisées ou vont l'être par les colonnes du Tafilalet. Cependant, lorsque commence la démobilisation des territoriaux, le Maroc traverse une crise encore plus grave que les précédents et qui ne cessera qu'à l'arrivée des nouveaux bataillons. Elle renaîtra bientôt au moment de la démobilisation générale.

Si le manque de fret n'empêche pas les nouvelles escadrilles affectées au Maroc de débarquer leur personnel, par contre les Bréguet qui leur sont accordés n'arrivent qu'en très petite quantité. C'est avec un matériel très fatigué que les escadrilles subdivisionnaires vont continuer à assurer le service qui leur est demandé. Bien que le nombre des escadrilles soit porté à 15, (réduit à 12 par la suite) il est impossible de mettre sur pied la nouvelle organisation qui a été approuvée par le Résident

général et de constituer à Meknès un groupe de bombardement de trois escadrilles munies de Bréguet. Le rôle de ce groupe sera d'intervenir instantanément sur les points menacés ou de renforcer une escadrille au moment des opérations de sa subdivision.
Ces dispositions éviteront pour l'avenir les mélanges d'unités, la multiplicité des marques différentes d'appareils sur le même point et l'usure rapide d'un matériel qui ne peut jamais être réparé en temps voulu. Malheureusement, c'est grâce aux anciennes méthodes, avec un matériel réduit et de plus en plus usé que l'aviation fera face aux opérations du Tafilalet déjà relatées, et aux surprises qui vont encore se produire en 1919.

Aïn Médiouna

AVRIL 1919.

Le 1er avril à 10 heures, on apprend, que par suite de l'affaiblissement exagéré des garnisons de Fez, dont les troupes ne sont pas encore rentrées du Tafilalet, de gros rassemblements Riffains viennent d'attaquer avec acharnement la Kasbah de Mediouna dans laquelle une compagnie et demie de Marocains vient de se réfugier.
Deux « Voisin » seulement sont utilisables à Fez. Le Général en chef donne l'ordre de réunir tous les avions disponibles et, suivant l'expression même de son Chef d'état-major, de donner, comme ils l'avaient fait au Gharb, le temps nécessaire à l'arrivée d'une colonne de secours.

Dès le lendemain matin, 15 avions pris à Meknès, Rabat, Casablanca et à l'escadrille des six Bréguets destinés à Bou-Denib sont réunis à Fez et sur le terrain auxiliaire de Tissa. Ils commencent les bombardements et le tir à terre avec mitrailleuses.
Le soir même, une partie des dissidents qui attendait notre défaite rapide retourne dans ses montagnes. Les bombardements vont continuer jusqu'à ce que la colonne de secours délivre Médiouna, le 5 avril.
Ils auront eu pour résultat de soutenir le moral des marocains que leurs coreligionnaires adjuraient. de massacrer leurs officiers et de marcher avec eux sur Fez. Les avions ravitaillent le poste avec des boites de conserve, du pain et des blocs de glace, ils arrêtent enfin le développement du mouvement insurrectionnel qui aurait pu rapidement devenir très inquiétant.

MAI 1919.
Quelques jours plus tard, une menace moins violente se produisait dans le Gharb où nos partisans se voyaient repoussés de leurs villages incendiés. Quelques avions détachés à El Had Kourt, parvenaient également à empêcher l'extension de ce mouvement.
Dès lors, les renforts amenés de France permettent de tenir en respect les tentatives d'incursion de nos ennemis les plus ardents. Les escadrilles, de plus en plus affaiblies, arrivent à peine à assurer le service de reconnaissance et de liaison qui leur est demandé.

AOUT 1919.
A la fin d'août 1919, l'aviation marocaine renforcée par les escadrilles Br 2, Br 8, Br 55, Br 105, envoyées du front commence à recevoir les Bréguet en quantité suffisante pour espérer jouer le rôle qu'elle n'a jamais pu remplir aussi complètement qu'elle l'aurait désiré.

Elle continuera donc jusqu'à la pacification complète du Maroc la tâche glorieuse qui lui est dévolue.

Travaux de Colonisation

Pendant deux ans, les aviateurs du Maroc ont montré assez de dévouement et d'ardeur pour que le Général Commandant en chef en réclamant leur renforcement dise dans son télégramme « qu'ils compensent l'affaiblissement de ses effectifs ». Par ailleurs, ils n'ont pas oublié que l'aviation doit être une aide précieuse pour toutes les entreprises coloniales. Etablissement de la carte, plans des villes, plans des exploitations minières, transports de médicaments urgents, transports de blessés d'une ambulance de campagne dans un hôpital où les opérations sont possibles ; rien n'a été négligé dans l'emploi de l'aviation coloniale.
Les bases de cet emploi avec ses conséquences multiples ont été jetées au Maroc pour la première fois en pleine guerre. Dorénavant, chaque fois qu'un travail quelconque sera projeté au Maroc, on verra le chef de service intéressé venir frapper à la porte de la section photographique de l'aviation qu'il s'agisse des futurs chemins de fer à voie normale, des beaux-arts, des eaux et forêts.

RELEVÉ DES CITATIONS ET RÉCOMPENSES

Escadrille 551
Escadrille citée à l’ordre des troupes d'occupation du Maroc

Médailles militaires	1
Citations à l'ordre de l'armée	4
- de la division	2
- de la colonne	3
Ouissam Alaouite.	9

Escadrille 552

Croix de la Légion d'honneur.	1
Citations à l'ordre de l'armée	9
- de la division.	2
- de la colonne	6
- Ouissani Alaouite	3

Escadrille 553

Citations à l'ordre de l'armée	8
- de la division.	7
- de la colonne	11
Ouissam Alaouite.	3
Lettres de félicitations	4

Ancestramil

Escadrille 554

Citations à l'ordre de l'armée	5
- de la division	2
Ouissam Alaouite.	4

Escadrille 555

Citations à l'ordre de l'armée	2
- de la division	5
- de la colonne	3
Félicitations	4

Escadrille 556

Médailles militaires	9
Citations à l'ordre de l'année	4
- de la division	3
- de la colonne	5
- Ouissam Alaouite	7

Escadrille 557

Citations à l'ordre de la colonne	2

Escadrille 558

Croix de la Légion d'honneur	1
Citations à l'ordre de l'armée	32
- de la division	2
- de la colonne	2
Ouissam Alaouite.	2
Lettre de félicitations	1

Section Photographique

Citations à l'ordre de l'armée	4
- de la colonne	3
Ouissam Alaouite	5

Cinq avions ont été obligés d'atterrir en pays dissident mais les passagers ont eu chaque fois la chance de pouvoir se sauver. Quatre avions, touchés par les balles, ont pu atterrir près de la colonne ou rentrer au terrain mais ils ont dû être brûlés sur place ou réformés.

Ancestramil

Liste des pilotes, observateurs et mécaniciens morts en service commandé (accident d'aviation ou à l'ennemi)

25 mai 1917 : lieutenants **POGGI** et **CLAUDE**, soldat **VITALIS**, Casablanca,
4 septembre 1917 : maréchal des logis **PROM**, Casablanca ;
17 janvier 1918 : lieutenant **BOURKADAM**, Meknès ;
19 septembre 1918 : mécanicien **GEILLE**, Rabat ;
9 janvier 1919 : sergent **CAILLET**, adjudant **GAUTIER**, Rabat ;
24 février 1919 : caporal **DECUGIS**, Casablanca ;
26 avril 1919 : mécanicien **MAURILLE** ; Tadbla ;
2 mai 1919 : lieutenant **FOULON**, mécanicien **COUPE**, Meknès ;
5 août 1919 : lieutenants **ADAM** et **GUILLET**, Kénifra ;
6 octobre 1919 : lieutenant **BEAURAIN** (balle dans la poitrine), Tadla.

Il serait injuste de passer sous silence les historiques des nouvelles escadrilles arrivées au Maroc depuis l'armistice et toutes composées de volontaires désirant continuer le périlleux métier d'aviateur prenant part à des opérations de guerre.

NOUVELLES ESCADRILLES

Il serait trop long, et du reste superflu, de rappeler ici le rôle glorieux de l'Aviation pendant la grande guerre. Il suffit de citer les faits les plus saillants auxquels ont pris part ces escadrilles pour avoir une idée de la gloire qu'elles ont acquise.

Escadrille Br 2

1914-mai 1916	Verdun.
Septembre-novembre 1916	Somme.
Décembre 1916-décembre 1917	Chemin des Dames.
Décembre 1917-mars 1918	La Cense.
Avril-mai 1918	Somme.
Mai-novembre 1918	Chemin des Dames et poursuite.

Avions allemands descendus par des équipages de l'escadrille : 7.
L'escadrille a été citée à l'ordre du corps d'Armée.

Liste des tués ou disparus

Capitaine **DESIRIEZ** et son mécanicien, 30 avril 1915, Verdun.
Sergent **COUTURIER**, lieutenant **MORISSON**, 28 août 1915, Parois.
Sous-lieutenant **D'ASTINIÉRE** et sous-lieutenant **HENRI**, 11 octobre 1915, Argonne.
Sergent **PRÉVOST**, 1er avril 1916, Verdun.
Sergent **DIVRY** et sous-lieutenant **LUCKOT**, 28 juillet 1916, Verdun.
Capitaine **FAY**, avril 1918, Somme.
Lieutenant **POIRAULT**, avril 1918, Somme.

Ancestramil

Escadrille Br 8

Créée à Nancy en mars 1913.

Août 1914	Lorraine.
Septembre 1914	Somme-Artois.
Août 1915	Champagne.
Mai 1916	Verdun.
Avril 1917	Chemin des Dames.
1918	Ourcq, Vesle, Champagne.

L'escadrille est citée deux fois à l'ordre de l'Armée : Fourragère.
Une fois à l'ordre du corps d'Armée ;
Une fois à l'ordre de la Division.
Le personnel de cette escadrille a obtenu 14 croix de chevaliers de la Légion d'honneur et 7 médailles militaires.

Escadrille Br 55

Formée le 5 avril 1915

Mai 1915	Belgique, (participe à la destruction de la Bertha).
Septembre 1915-mai 1916	Champagne.
Juin 1916-janvier 1917	Verdun.
Janvier-mars 1917	Champagne.
Avril-mai 1917	Chemin des Dames.
Mai-août 1917	Somme.
Août 1917	Chemin des Dames.
Mai-novembre 1918	Aisne.

Avions allemands descendus par les équipages de l'escadrille : 2.
L'escadrille est citée deux fois à l'ordre de l'Armée : Fourragère.
Une fois à l'ordre du corps d'Armée ;
Une fois à l'ordre de la Division.

Liste des tués ou disparus :

Sous-lieutenant **TOURDES** et lieutenant **MARTIN**, 28 juin 1916.
Sergent **BONHONNET**, lieutenant **GILLES**, 4 mai 1917.
Adjudant **MANECHETTES**. 11 mai 1917.
Adjudant **CARRE**, 6 septembre 1917.
Soldat **DURUFLE**, 6 septembre 1917.
Sergent **JORCYON**, caporal **DE SCORAILLE,** 30 septembre 1917.
Sergent **SALIESSE**, 14 août 1918.
Aspirant **PARET**, lieutenant **VOLLAND**, 1er octobre 1918.

Ancestramil

Escadrille Br 105
Formée à la fin de 1914

Mai 1915	Elle prend part aux affaires d'Arras et d'Artois.
Juin 1915	Elle assure la défense aérienne de Nancy et prend part aux raids à grandes distances (Dillingen, Sarrebruck, Trèves).
Septembre 1915	Offensive de Champagne.
Octobre 1915	Elle reprend la défense aérienne de Nancy.
Juin 1916	Front de la Meuse et Four de Paris,
Avril 1917	Cinquième armée.
Juin 1917	Offensive du Chemin des Dames.
Février 1918	Arrêt de l'offensive allemande sur Noyon.

Avions allemands descendus par les équipages de l'escadrille : 5,
Nombre de combats livrés : 80.

L'escadrille est citée :
Deux fois à l'ordre de l'Armée : Fourragère ;
Une fois à l'ordre du corps d'Armée ;
Une fois à l'ordre du Groupe de Bombardement.

Le personnel de l'escadrille a été cité :
30 fois à l'ordre de l'Armée ;
20 fois à l'ordre du Corps d'Armée ;
10 fois à l'ordre de la Division ;
1 fois à l'ordre de la Brigade ;
24 fois à l'ordre de l'Aéronautique.
Une croix de la Légion d'honneur ; cinq médailles militaires.

Liste des tués du disparus

Sergent **LUMIERE** et soldat **BUGNET**, 15 mars 1915.
Capitaine **BOUSQUET**, lieutenant **JAMAX**, 6 septembre 1915.
Lieutenant **DUPUY**, sergent **GIRAUDON**, 12 avril 1917.
Sous-lieutenant **BERGERE**, maréchal des logis **RISPAL**, 6 avril 1918.
Soldat **DUCHEMIN**, 27 mai 1918.
Soldat **MERCIER**, 12 juin 1918.
Lieutenant **CIROTTEAU**, maréchal des logis **MOUCHOT**, 18 juillet 1918.
Sous-lieutenant **PENIGAUD**, adjudant **FORQUET**, 1er août 1918.
Aspirant **BARTHÉLÉMY**, sergent **RYKWAERT**, 21 août 1918.
Caporal **VERNIER**, 5 octobre 1918.
Lieutenant **COUTISSON**, 3 février 1915.
Sergent **FOLLOT**, maréchal des logis **HENNEQUE**, 17 janvier 1916,
Capitaine **GASSIER**, 23 octobre 1916.

****

Ancestramil