Titre : **ESCADRILLE N-152 ZEPPELIN DE BOURBONNE-LES-BAINS** **20 octobre 1917**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Air Escadrilles**
Auteur :	Origine : **Bibliothèque personnelle**
Référence : **PELERIN DU 11 NOVEMBRE 1917**	Transcripteur : **Marie-France ROBELIN** Date : **Mai 2010**

Ancestramil

Marie France ROBELIN
Mai 2010

LE ZEPPELIN DE BOURBONNE-LES-BAINS

Le zeppelin L-49 qui a atterri à Bourbonne-les-Bains, le 20 octobre 1917 au matin, est une prise de notre aviation.

Ce sont, en effet, cinq avions de l'escadrille n°152, commandée par les lieutenants **LEFEBVRE** et **LAFARGUE**, qui ont entouré le dirigeable, lui ont coupé la retraite, de sorte qu'il n'avait pas d'autre ressource que d'atterrir.
Alertés à 6 h 15, les avions partirent à 6 h 35 ; après avoir traversé 900 mètres de brume, ils virent dans l'azur deux zeppelins qui voguaient entre Epinal et Lunéville. A leur vue, ceux-ci mirent le cap vers le Nord. Arrivée à leur vue, la patrouille se dirigea vers l'un des zeppelins, le forçant à faire demi-tour vers le sud-ouest, c'est-à-dire la France.
Criblé de coups de mitrailleuses, le L-49 commence à piquer. Arrivé à 1 000 mètres environ, il arbora à l'avant un drapeau blanc et les avions tournoyèrent autour de lui jusqu'à ce qu'il ait atterri, il était 8 h 45 « Vous êtes vainqueur, dit le capitaine au lieutenant aviateur accouru avec trois de ses pilotes, quelques paysans et quelques chasseurs. Voici mon équipage prisonnier : je me mets sous votre protection.

LE CHASSEUR BOITEUX

C'est à un brave chasseur, **M. BOITEUX,** surnommé « **BOURBAKI** » qu'on doit de posséder le zeppelin L-49 à peu près intact. Il chassait un lapin, il prit un zeppelin. Pour un coup de fusil non tiré, ce fut une belle chasse. Il a fait lui-même le récit de son aventure.

« Il était 8 h ½ du matin, samedi, dit-il, je chassais, quand, tout à coup, un bruit de moteur me fait lever la tête au ciel. Quelle n'est pas ma surprise d'y découvrir l'immense vaisseau aérien que voici, entouré des frêles avions français qui le mitraillaient ! Le zeppelin volait, très lentement et fort bas. Soudain, son avant piqua dans le bouquet d'arbres du coteau, et l'appareil s'immobilisa à quelques mètres au-dessus du sol.
« Aussitôt, les hommes de l'équipage sautent sur le pré de la vallée. Le dernier qui s'élança à terre – j'ai su depuis que c'était le commandant- les fait ranger tous en bon ordre et leur parle, sans doute pour leur donner ses dernières instructions.
Puis il décharge son pistolet dans l'enveloppe du ballon. Je compris qu'il voulait l'incendier, et je voulus à tout prix l'en empêcher. J'étais à une trentaine de mètres. J'arme aussitôt mon fusil de chasse de deux cartouches à chevrotines, et je crier : « Arrêtez ou je tire à mon tour ! » La menace suffit. Le commandant lâcha son pistolet et s'exclama : « Kamarad : Kamarad ! »
Ensuite, ils se tinrent bien tranquilles, tandis que je continuais à les surveiller, prêt à faire feu sur le premier qui tenterait de fuir. Le commandant paraissait furieux de son sort, mais les hommes semblaient enchantés de l'aventure. »

UNE PROMENADE DANS LE MONSTRE

La gigantesque carcasse, ajoute **M. Maurice PRAX,** dans le « Petit Parisien », est tombée presque perpendiculairement à la route. Elle barre l'horizon de sa masse sinistre et funéraire, d'un noir de jais. Son arrière est accroché à des pins qui le soutiennent de façon incertaine. Sa nacelle d'avant baigne dans la rivière qui s'appelle l'Apance.

L'L-48 mesure 144 mètres de long, cube 2 500 tonnes. Son armature est effondrée, mais tous ses appareils et ses moteurs sont intacts, ce qui est du plus haut intérêt. Cinq moteurs de 260 chevaux chacun l'actionnaient, un placé dans la nacelle d'avant, un dans chacune des deux nacelles latérales, deux enfin dans la nacelle arrière. Une galerie, ménagée dans l'armature, permet de se transporter d'un bout à l'autre du dirigeable. Alors que l'enveloppe extérieure est d'un noir funèbre, la toile des ballonnets de l'intérieur est d'un jaune écru. On croirait entrer dans un vaste cirque.
Dans le couloir central, toutes les pièces de rechange, dont les mécaniciens peuvent avoir besoin, sont disposées dans des cases appropriées, une à une et dans un ordre parfait.
Le dirigeable possède mitrailleuses, parachutes individuels, un vaste poste de commandement à l'avant avec service de T.S.F. et un dépôt de bombes.
Les nacelles sont peintes en gris-plomb. Deux de ces dernières, placées sur les flancs et communiquant avec l'intérieur du ballon, affectent la forme d'un obus. La nacelle avant est confortablement établie et comporte plusieurs compartiments : cage des pilotes, postes de commandement, et une sorte de bureau où se trouve, assez inattendue, une machine à écrire à côté des appareils de T.S.F. et de téléphonie. La nacelle arrière comporte un poste d'équipage, les lance-bombes, deux moteurs, des mitrailleuses et des générateurs d'oxygène. Un couloir vertical avec une échelle intérieure permet l'accès sur la plate-forme qui est au sommet du ballon, et d'où l'on peut, à l'aire de canons-revolvers, combattre les ennemis aériens. La gouverne s'obtient au moyen d'un empennage, de deux gouvernails horizontaux et de deux verticaux.
L'avantage de ce type est qu'en cas de déchirure un seul ballon est affecté et l'aéronef peut continuer à se soutenir et à naviguer. En second lieu, le gaz léger protégé par l'enveloppe rigide est beaucoup moins sensible aux variations de températures. En revanche, il présente de graves inconvénients. C'est d'abord l'impossibilité de dégonfler le ballon en cas de bourrasque ; c'est surtout ses dimensions énormes qui le rendent très vulnérable.

Un an avant la guerre, les zeppelins avaient parcouru 100 000 kilomètres et transporté 15 000 passagers. Quand la guerre éclata, l'Allemagne pouvait fonder de grands espoirs sur l'utilisation de ces dirigeables.
Les zeppelins ont accompli des raids sur Nancy, Varsovie, Anvers et sur l'Angleterre, mais sans grands résultats.

****

Ancestramil