

14-18 Monument aux morts de la Grande Guerre Ville de Paris

FUNCK	Jean	18e	16/06/1915	SOUCHEZ (62) - FRANCE	1 RE
FUNT	Marcel	5e	01/06/1916	VERDUN (55) - FRANCE	101 RI
FURCY	Claude	12e	15/05/1918	LA-CLYTTE - BELGIQUE	15 RI
FURCY	Edouard	13e	08/09/1914	LA-SALLE (88) - FRANCE	20 BCP
FURDZIK	Antoine	5e	09/05/1915	LA-TARGETTE (62) - FRANCE	1 RE
FUREIX	Jean	14e	25/12/1914	TRACY-LE-MONT-SAINT-MARD (60) - FRANCE	42 RI
FURET	François	6e	23/06/1916	THIAUMONT (55) - FRANCE	65 RI
FURET	Louis Jules	14e	10/04/1918	MED-ION - EN MER	
FURGEROT	Edouard	2e	28/04/1915	HARDELOT (62) - FRANCE	2 GA
FURGOUS	Clodomir	19e	25/04/1916	DUGNY (55) - FRANCE	26 RIC
FURNE	Louis Alfred Hyacinthe	20e	27/09/1915	SOUAIN (51) - FRANCE	19 BCP
FURNES	Maurice	14e	21/02/1915	BEAUSEJOUR (51) - FRANCE	130 RI



1915 AVON Joseph Alexandre Marie Camille

PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom **AVON**

Prénoms *Joseph Alexandre Marie Camille*

Grade *Chef d'Escadrons*

Corps *24^e Rég^t de Dragons (attaché au 2^e Groupe d'Aviation)*

N^o *435* au Corps - *Cl. 1887*

Matricule. } *511* au Recrutement

Mort pour la France le *28 avril 1915*

à *Hardelot - Pas de Calais*

Genre de mort *Suite d'un accident d'aéroplane*

Né le *25 mai 1867*

à *Vincennes* Département *Seine*

Arr^o municipal (y^o Paris et Lyon) } à défaut rue et n^o.

Jugement rendu le _____

par le Tribunal de *D^e*

Paris, 16^e Arrondissement

N^o du registre d'état civil _____

534-708-1021. [20134.]

Né le 25 mai 1867 à 11 heures, 72 rue de Montreuil à Vincennes (Val de Marne)

Profession Militaire de carrière.

Domicilié à Paris, 16^e Ardt..

Fils de Avon Michel Louis Adolphe, Capitaine d'Etat major, 26 ans (O 1841 à Mulhouse) puis Général.

Et de Mathelat Marie Henriette Victorine Cornelia Charlotte, sans profession, 20 ans (O 1847 à Massy).

Marié le en 1909, âgé de 42 ans,

Avec Della Torre Jeanne Eugénie, 39 ans, (O 1870 à Boulogne /Mer)

Bureau de recrutement d'Avesnes (Nord)

Matricule 511 Classe 1887

Grade et corps d'origine: Chef d'Escadrons au 24^e Régiment de Dragons, Cavalerie/A.B.C.

Détaché comme Chef d'escadron, pilote aviateur au 2^e Groupe d'aviation de bombardement (G.B.2), escadrille de bombardement V.B.105.

Mort pour la France par noyade, suite d'un accident d'aéroplane, modèle Voisin, qui s'est abimé en mer, le 28 avril 1915, le 28 avril 1915 à 08 heures, à l'âge de 47 ans, près de Hardelot Plage, (Neufchâtel-Hardelot (Pas de Calais))

► Réellement décédé à la Plage de Saint Etienne au Mont à environ huit cent mètres des dunes et trois cent mètres au

nord du ruisseau de la Becque.

Transcription N° 26 à Saint Etienne au Mont (Pas de Calais).

Sépulture non déterminée

Détail du service Le Chef d'Escadrons Avon Joseph n'ayant aucune attache avec Le Cateau, je n'ai pas effectué de recherche approfondie sur sa personne

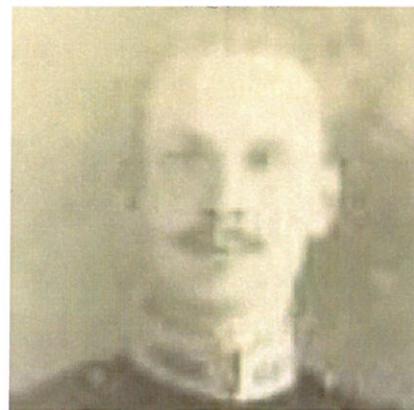
Inscription diverses:

► Rennes (35) Livre d'Or de anciens élèves du collège Saint-Vincent.

Source: Thierry Pelichet

► Guer (56) Livre d'Or 1914-1918 de l'École Spéciale Militaire de Saint-Cyr Coëtquidan.

► École Spéciale Militaire de Saint-Cyr - Devise : "Ils s'instruisent pour vaincre" - Créée par la loi du 11 floréal an X (1er mai 1802) par Napoléon Bonaparte pour assurer la formation des officiers, l'École est d'abord installée au château de Fontainebleau (77), puis transférée en 1808 à Saint-Cyr-l'École (78) où elle reste



jusqu'en 1940 et dont elle conserve le nom. Elle se trouve aujourd'hui à Coëtquidan (56) - Les promotions sont numérotées à partir de 1818 (la Centième promotion est donc la promotion "des Drapeaux et de l'Amitié Américaine 1917-1918), et "baptisées" lors de la cérémonie du Triomphe à la fin de la première année de formation. L'uniforme des Saint-Cyriens arbore pour la première fois le casoar à plumes rouges et blanches en 1855. - Plus de 10.000 saint-cyriens sont morts au combat depuis la fondation de l'école, près de 1500 durant la guerre de 1870-1871, près de 5.000 au cours de la Grande Guerre

Source: livre d'or des Saint-Cyriens morts pour la France (1914-1918)", et Elisabeth De Montmarin

► **La Flèche** (72) Plaque commémorative du Prytanée militaire de La Flèche qui est l'un des six lycées de la Défense française.

Prytanée militaire, sous le porche d'entrée - "Par décret du Président de la République française en date du 28 juin 1935, la Croix de chevalier de la Légion d'honneur est conférée au drapeau du Prytanée militaire - 1914-1918 : Citation à l'ordre de l'armée, le Prytanée militaire, les écoles militaires préparatoires (Ont instruit dans l'amour de la patrie et dans le culte des vertus militaires des générations d'élèves qui ont fourni pendant la guerre une pépinière de cadres et de soldats valeureux qui par leur héroïsme et leur abnégation ont maintenu les hautes traditions morales que leur avaient léguées leurs aînés) - 1939-1945 : Citation à l'ordre de l'armée, le Prytanée militaire (Fidèle à sa mission de former des hommes et des chefs, le Prytanée militaire a vu au cours de la seconde guerre mondiale ses élèves ou anciens élèves participer brillamment aux opérations qui se sont déroulées en France, en Europe et Outre-mer ainsi qu'aux combats de la Résistance. Dès le 2 septembre 1939, les cadres formés au Prytanée ont mené la lutte sans défaillance jusqu'à la victoire et 500 d'entre eux ont sacrifié leur vie à l'idéal qu'ils avaient puisé dans les traditions et l'enseignement de leur école) - Extrême-Orient : Citation à l'ordre de l'armée (Fidèle à sa mission séculaire, a continué à entretenir parmi ses élèves le culte de l'amour de la patrie, de l'honneur et de l'esprit de sacrifice. A fourni depuis la Libération à nos grandes écoles militaires des contingents d'élèves officiers d'une importance telle que les cadres qu'il a formés ont pris depuis 1946 une part exceptionnelle aux opérations terrestres, navales et aériennes d'Extrême-Orient où deux cents d'entre eux sont tombés au champ d'honneur, maintenant ainsi les traditions sacrées léguées par leurs aînés et donnant à la nation une nouvelle preuve que le Prytanée militaire demeure un des hauts lieux où se forge la grandeur de la France)"



Source: Claude Richard

► Paris 8^e Ardt Livre d'Or du ministère des pensions

Source: Olivier Schlienger

► Paris 9^e Ardt. Tableau d'Honneur, morts pour la France - Guerre de 1914-1918, Publications La Fare Paris 9^e, (1921)

Source: Gallica et Elisabeth De Montmarin

► Paris, 16^e Ardt. Livre d'Or du Ministère des pensions.

Source: Bernard Butet

► Versailles (78) Livre d'Or 1914-1918 de l'École Sainte-Geneviève

Source: Robert Dupays **Source générale:** Mémorial GenWeb

Décorations: Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec palme, Médaille Coloniale agrafe Tchad.

Citations, quatre, dont une à l'ordre de l'armée et signée Foch :

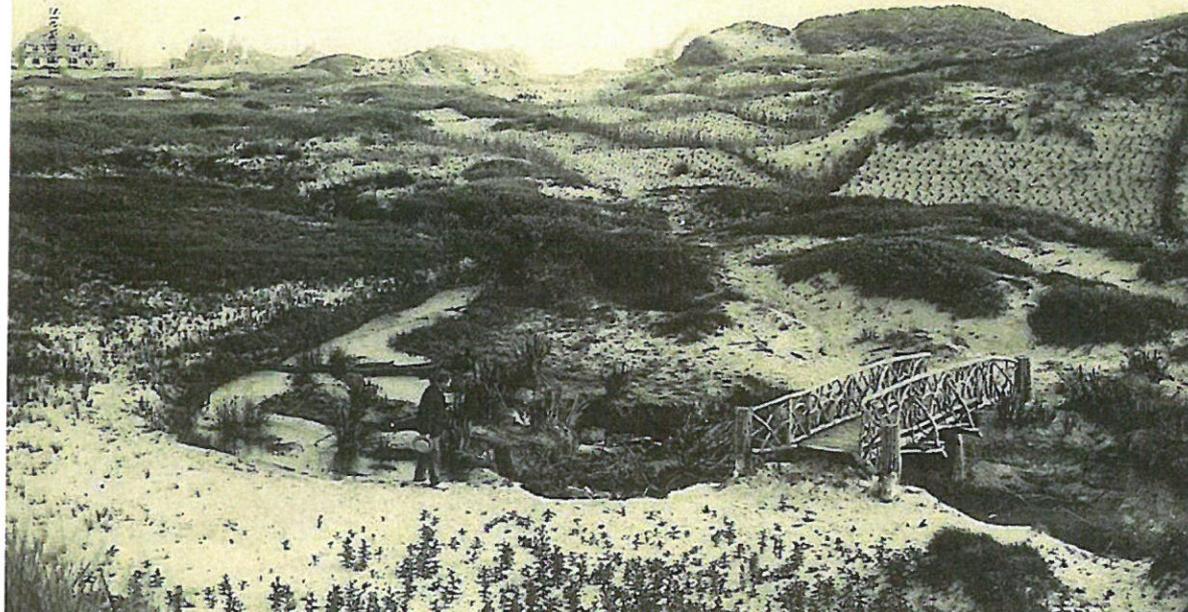
"Le Chef d'Escadron Avon, du 24^e Dragons, détaché au 2^e Groupe d'escadrilles de bombardement, s'est signalé par de très belles qualités d'entrain et de mépris du danger. A été tué en service commandé (accident d'aéroplane) en rejoignant son poste." - Saint-Cyrien, promotion "Dahomey" 1889-1891 - Carrière au Tchad (Médaille coloniale, agrafe Tchad). Malgré ses 47 ans, demanda à partir dans l'aviation, formé à Avord pour s'entraîner sur appareil Voisin. Le 28 avril 1915, par un vent violent, il voulut rejoindre Dunkerque, mais une panne de moteur l'entraîna en mer près de Hardelot, où il se noya".

N° 26 Acte de transcription de Décès de AVON Joseph

Le vingt-huit avril mil neuf cent quinze, huit heures du matin, Joseph Camille Avon, quarante trois ans, commandant, né à Vincennes, demeurant à Paris, Avenue du Trocadéro, est décédé à la Plage de Saint Etienne au Mont à environ huit cent mètres des dunes et trois cent mètres au nord du ruisseau de la Becque. Dressé le vingt neuf avril mil neuf cent quinze, huit heures du matin, sur la déclaration de Lidssay Vassal, cinquante-deux ans, garde champêtre, domicilié à Saint Etienne et de Auguste Marmin, soixante-quatre ans, rentier, domicilié à Saint Etienne, qui, lecture faite ont signé avec Nous Louis Marcq, adjoint au Maire de Saint Etienne, officier de l'Etat civil par délégation. Suivent les signatures.

Mention marginale: Mort pour la France, mention faite par Nous, officier de l'Etat civil, le vingt-neuf novembre mil neuf cent quinze. Pour le Maire absent, signé illisible.

E. S. 912. HARDELOT (P -de-C.) -- Le Ruissseau de la Becque dans la Garenne



Historique du 2^e Groupe d'aviation de bombardement (G.B.2), Escadrille de bombardement V.B.105.

Constitution sur le terrain de Buc : (Département des Yvelines -ex Seine, Arrondissement de Versailles.) L'escadrille VB 5, a été constituée sur l'Aéroparc Blériot, sur le terrain de Buc, le 13 janvier 1915. Placée sous le commandement du Capitaine Paul Bousquet, elle est prise en subsistance par la RGA de St-Cyr jusqu'au 26 janvier. Cette unité, destinée aux missions de bombardement, va être intégrée au GB n° 2 lui aussi en formation.

► Rattachée à la 8^e Armée le 21 janvier 1915; rattachée à la 4^e Armée le 1^{er} octobre 1915; Rattachée à la 2^e Armée le 1^{er} juillet 1916 puis à la 5^e Armée le 18 décembre 1916 et, enfin à la 10^e Armée le 21 avril 1917; Au 5^e Corps d'Armée du 18 décembre 1916 à février 1918.

► Le 2^e groupe d'aviation comprenait la 21^e section du camp de Chalon, la 22^e section de Verdun, la 23^e section de Toul, la 24^e section d'Epinal et la 25^e section de Belfort.

Affectation au GB 2 :

Le 16 janvier, le groupe de bombardement n° 2, commandé par le Capitaine Laborde, est effectivement constitué et rassemble en son sein, les escadrilles VB 4, stationnée à la Vidamée - VB 5 à Buc et VB 6 à Bois d'Arcy.

La VB 5 se compose de six pilotes : Capitaine Bousquet - Lieutenant Coutisson - Adjudant Garnier - Sergent Lumière - Sergent Mauger et Quartier-Maitre Sauzay et de six Voisin L.A. Le 29 janvier 1915, les quatre premiers Voisin L.A de la VB 5 se posent à St-Pol-sur-Mer où doit s'installer le GB 2 et ses unités aériennes.

Le premier équipage fait prisonnier :

Le 3 février, la VB 5 perd un premier équipage. Ayant décollé à 9h05 pour reconnaître les positions et mouvements ennemis sur l'itinéraire Ypres - Menin - Courtrai - Lille - Warneton, l'équipage composé du Lieutenant Armand Coutisson et Lieutenant André d'Humières est victime d'une panne moteur. Ils sont contraints de se poser aux Pays-Bas et sont internés. Toutefois, ils réussiront à se faire la belle et regagner la France, le 29 mars 1916.

Le 5 février, le Quartier-Maitre Sauzay et le Quartier-Maitre Roussillon sont envoyés pour bombarder le terrain d'aviation de Leffinghe. Ils en profitent pour larguer quelques obus sur les batteries spéciales (DCA) implantées à l'Est de Wilskerke. Leur appareil est touché à quatre reprises avec un trou dans la nacelle de l'équipage, un aileron bloqué, une pipe d'échappement cassée et un ressort de gouvernail cassé. Un éclat traverse les vêtements de Roussillon sans le blesser. Ne préférant pas prendre de risques inutiles, ils se posent à Bray-Dune.

Le 16 février 1915, les escadrilles VB 4 et VB 5 reçoivent l'ordre de bombarder le terrain d'aviation de Ghistelles (Gistel), à 20 km au Sud-Ouest de Bruges (Brugge). Trois Voisin de la VB 5 effectuent la mission. Le Capitaine Bousquet, Adjudant Garnier et Sergent Lumière lâchent 31 obus sur l'objectif. Deux des appareils sont touchés par des éclats de DCA.

Perception de lance-bombes :

Le 25 février, le groupe ayant reçu des lance-bombes, les escadrilles en commencent l'installation à bord des appareils. Ils permettent l'emport et le largage d'obus de 90 et 155. A partir du 27, les montages sont terminés et les équipages s'entraînent avec les viseurs de bombardement qui leur sont associés. De plus, les avions sont équipés d'un éclairage électrique qui devrait permettre les missions nocturnes.

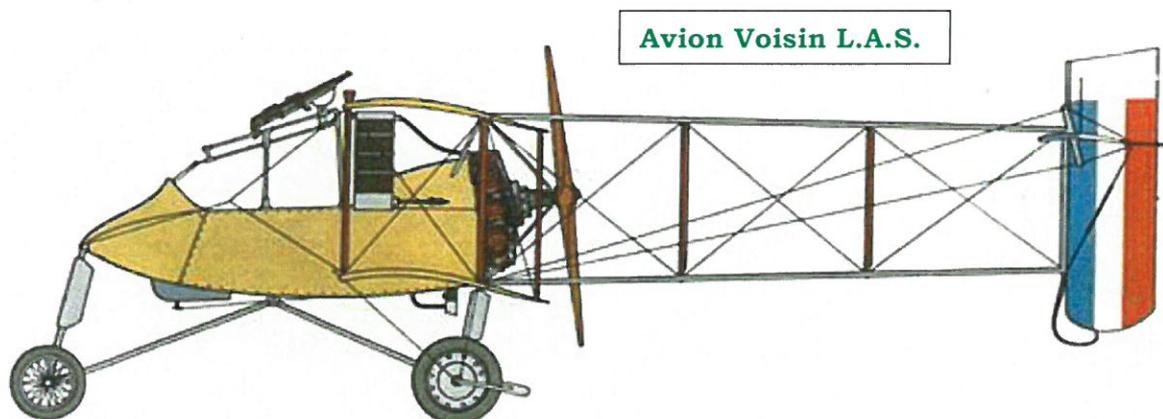
Le 9 mars, pour une mission de bombardement conjointement menée par les VB 4 et VB 5 sur le terrain d'aviation de Gits, au Nord de Roulers (Roeselare), sept avions décollent. Quatre reviennent au bout d'une heure, sur panne et en raison de la météo pas facile. Parmi les trois Voisin qui passent et arrivent sur zone, deux équipages de la VB 5. Le premier, composé du Lieutenant Mouchard et du marin Champenois, se perd dans les nuages à l'Est de Dixmude (Diksmuide), retrouve sa route au-dessus de Nieuport (Nieuwpoort) mais ne peut remonter sur Ostende (Oostende) en raison du vent violent qui souffle. Il lance 5 obus de 90 sur Slype (Slijpe) dont un atteint une batterie et deux sur une ferme occupée par l'ennemi. Le second, composé du Sergent-Major Sauzay et du Quartier-Maitre Roussillon, monte à 2.800 m et arrive directement sur Gits mais ne trouve pas le terrain à bombarder. Au retour, il largue 5 obus de 90 sur une batterie d'artillerie à Beerst, au Nord de Dixmude (Diksmuide).

Un essai avion qui tourne au tragique:

Le 15 mars, l'équipage, composé du Sergent Paul Lumière et du soldat Léon Bugnot, chargé de tester en vol un avion dont on vient de changer le moteur, se tue sur le terrain de St-Pol-sur-Mer. Le 21 mars, une mission conjointe des trois escadrilles envoie huit avions sur le terrain allemand de Gits. Beaucoup d'avions rebroussement chemin en raison de panne moteur ou de n'avoir pu passer à travers la masse nuageuse qui couvre la région. Pour la VB 5, seul le Lieutenant Mouchard largue six obus de 90 sur l'objectif. Le Lieutenant Séjourné, son observateur, a tout le loisir d'observer les points d'impacts ainsi la fuite des personnels au sol. Le lendemain, une nouvelle mission de bombardement sur un terrain d'aviation allemand situé à Vijfwegen, à 1.500 m de Roulers (Roeselare). Neuf avions des trois escadrilles prennent l'air à 8 h20. Comme d'habitude, plusieurs rentrent sur panne ou en raison des nuages qu'ils n'arrivent pas à passer. Pour la VB 5, seul le Capitaine Bousquet poursuit sa mission. Au-dessus d'Ypres (Ieper), il aperçoit deux Aviatik qui naviguent à 1.100 mètres d'altitude. Beaucoup plus haut, le capitaine pique pour engager le combat. Quarante cartouches de mitrailleuse sont tirées par le Lieutenant Séjourné, son observateur, sur le premier entre Elverdinge et Oostvleteren (au Nord-Est d'Ypres) qui semble atteint mais parvient à rejoindre ses lignes. Un enrayage de l'arme de bord arrête la poursuite du second appareil. L'avion du capitaine est touché par une balle.

Le 29 mars, le Capitaine Bousquet a testé la possibilité de réaliser des missions de bombardement de nuit. Le lendemain, il décolle à 2h45, en compagnie du Lieutenant Séjourné, pour bombarder le nord de Bruges (Brugge). A 3h30, ils rentrent au terrain sans avoir survolé l'objectif en raison de la brume et du vent qui empêchent toute approche. Mais ce n'est que partie remise !

Le 31 mars, une mission de bombardement du Nord de Bruges avec 11 avions. La VB 5 engage quatre équipages. Comme d'habitude en cette saison, les conditions météorologiques ne sont pas idéales sur la Belgique. Plusieurs équipages rebroussement chemin. Pour la VB 5, Le Capitaine Bousquet largue ses obus de 155 sur l'objectif, le Capitaine Mouchard se sépare de ses obus de 155 au Nord-Ouest de Ghisteltes (Gistel) et le soldat Melin sur Oudenburg, au Sud-Est d'Ostende (Oostende).



Bombardier léger; Biplane; Structure métallique; Moteur propulsif Salmson 130 ch; Envergure 14.74 m, longueur: 9m50; Surface portante: 42.00 m²; masse à vide: 900 kg; masse totale: 1250 kg; Vitesse maximale: 105 km/h; montée à 1000m en 11mn; plafond: 3000 m; Armement: 1mitrailleuse et 60 kg de bombe:



Un Aviatik capturé à Coquelles, près de Calais "Hier, dans la matinée, un aéroplane allemand, monté par deux officiers, a été obligé d'atterrir, par suite d'une panne de moteur, à Coquelles, petite commune située entre Fréthun et Calais. L'appareil, qui est un Aviatik, a été capturé. Le pilote et l'observateur ont été faits prisonniers."

Cette nouvelle que nous avons insérée dans notre dernier numéro, à la même place, a été supprimée, à 9 heures du soir, par la Censure.

Or, le communiqué *officiel*, que nous recevons à minuit par l'intermédiaire de l'Agence Havas, annonçait succinctement cette nouvelle par la phrase suivante : Un avion allemand a été obligé d'atterrir à Calais. Les aviateurs sont prisonniers.

Buc et les entreprises aéronautiques Blériot, Esnault-Pelterie, Farman.

Loisir mondain et « venture capitalism » ⁹⁷

En effet, Buc et Toussus-le-Noble, par leur vaste plateau mais aussi leur proximité du département de la Seine, lieu d'expérimentation de l'aéroplane naissant, ont très vite attiré les pionniers de l'aviation. Les années 1907-1908 sont déterminantes : Louis Blériot s'installe le premier, à Buc, en 1907. C'est là qu'il monte et essaye les avions construits à Suresnes ⁹⁸. Ensuite, Robert Esnault-Pelterie, qui a volé sur 150 mètres avec un monoplan à quatre roues le 12 octobre 1907, loue à bail l'étang du Trou-Salé le 1^{er} novembre ⁹⁹ et construit un atelier l'année suivante ¹⁰⁰. En 1908 encore, année au cours de laquelle, le 13 janvier, Henry avait franchi un kilomètre et demi en réussissant un virage complet ¹⁰¹, les frères Farman achètent un terrain de 18 hectares à Toussus. C'est là que seront montés, mis au point et essayés sous la direction de Maurice et Henry, les avions construits par Dick dans l'usine de Boulogne-Billancourt. Le bouleversement induit par cette nouvelle industrie est considérable. Au-delà des protestations anecdotiques des agriculteurs dont les vaches sont affolées par les aéroplanes ¹⁰², le changement est plus profond. L'arrivée de l'aviation sur le plateau entre en concurrence avec l'agriculture dont elle prend la main d'œuvre et les terres (en 1910 Louis Blériot achète, entre autres, la ferme du Haut-Buc). En 1928, la baronne Mallet, habitant au château des Côtes, écrit au maire de Buc pour protester contre l'extension de l'aérodrome Blériot : « *cet établissement et celui de la société Farman ont déjà absorbé par leurs salaires très élevés presque toute la main d'œuvre agricole de la région ; au fur et à mesure de leurs besoins, ils attirent et recrutent encore celle que les agriculteurs arrivent à se procurer à grands frais ... il est à craindre, d'autre part, ... que les survols continuels ... n'éloignent de notre région ... les habitants. qui viennent de plus en plus nombreux y jouir en famille d'une maison et d'un jardin et s'y reposer de leur travail journalier* » ¹⁰³. Les exhibitions aériennes, dont l'apogée se situe entre 1909 et 1911 ¹⁰⁴, attirent une foule importante désireuse à la fois d'admirer les aéroplanes et

les exploits de leurs pilotes qui leur permettent de ressentir le grand frisson des sports dangereux. Louis Blériot met en scène tous les dimanches à Buc des spectacles avec courses et parachutages de mannequins de 1500 mètres de haut. La publicité faite aux exploits des aviateurs explique l'engouement des foules. Henry Farman, ancien pilote automobile, est présenté comme l'archétype du pilote sportif, « *jeune athlète au corps harmonieux...dominé par une volonté froide et claire* »¹⁰⁵. Les plus fortunés veulent apprendre à voler : le 13 novembre 1912, Blériot inaugure sa nouvelle école de pilotage à Buc sur 200 hectares ¹⁰⁶. Il en a très vite compris l'enjeu et dès 1913 il écrit « *à l'armée des touristes de demain, il convient dès maintenant de préparer des ports d'attache où ils trouveront commodité et confort tant pour eux-mêmes que pour leurs appareils* »¹⁰⁷. Pour un petit village comme Toussus, c'est aussi une véritable révolution et trois établissements commerciaux voient le jour à proximité du terrain d'aviation : « l'Aérodrome » (qui est le seul encore en activité), l'« Aviatik hôtel » construit en 1913 et le « Trianon ». L'enjeu économique est d'importance puisque, en 1914, Toussus faisait paraître un avis dans l'annuaire de Seine-et-Oise : « *prière de ne pas confondre la commune de Toussus-le-Noble avec celle de Buc* »¹⁰⁸. Après la Première Guerre mondiale l'essor de l'aviation est devenu inéluctable. A Buc et à Toussus, les installations ne cessent de s'accroître ; outre les ateliers de montage des avions, de nombreux hangars sont nécessaires, des écoles de pilotage, des lieux d'accueil pour le public. En 1938, Buc accueille le siège de l'Aéro-Club Roland-Garros et en 1936 on installe une aérogare à Toussus, embryon de l'aérodrome qui après 1946 sera géré par l'établissement public Aéroports de Paris. Toussus est voué à l'aviation d'affaires : à son apogée en 1972 on enregistre 210 000 mouvements d'avions¹⁰⁹. L'après-guerre voit un autre événement important pour l'avenir de ce village, le court passage du régiment Normandie-Niémen (1946-47) puis l'installation d'une base d'aéronautique navale qui est toujours en place et dont le mess se trouve dans le « château Landolf ».

¹⁰⁵ Chadeau, Emmanuel. *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*. Paris : Fayard, 1996, p. 54

¹⁰⁶ Lazennec, Jean. *Si Toussus nous était conté*. Toussus : Saman, 1988, p. 45

¹⁰⁷ A.D. Yvelines : 2 Q 156

¹⁰⁸ Lazennec, *op. cit.*, p. 44-45

¹⁰⁹ *Ibidem* p. 33

¹⁰² Sandras-Dextreit. « Un village dénommé Toussus au XXe siècle ». *Bulletin du groupe historique de TOUSSUS*, n°2 année, 1997

¹⁰³ A.D. Yvelines : 7 M 139

¹⁰⁴ Chadeau, *op. cit.*, p. 58

¹⁰⁵ Robène, Luc. *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois* T 2. Paris : L'Harmattan, 1998, p. 336

¹⁰⁶ Blériot, Louis. *Blériot, l'envol du XXe siècle*. Paris : Maeght, 1994, p. 193

¹⁰⁷ *Ibidem*

¹⁰⁸ *Annuaire de Seine-et-Oise*. 1914 et 1936-37

¹⁰⁹ Lazennec, *op. cit.* p. 69

Sources: Ministère de la Défense @ mémoire des hommes; Archives militaires du Nord; Mairie de de Le Cateau; Mairie de Saint Etienne au Mont (Pas de Calais); Cartographie IGN Géoportail; Historique escadrille: Albin Denis; Aviatik. Agence Roll BNF; Texte sur Buc: documentation base Mérimée, Gov. Français ;



