

La conquête du ciel toulinois

AÉROSTATION, LA GENÈSE

Depuis l'antiquité, l'homme nous laisse le témoignage de sa volonté de voler par des gravures sculptées dans la pierre. Au Moyen-âge, des érudits inventèrent des machines qui resteront dans le domaine de l'imagination.

En 1782, à Annonay dans l'Ardèche, un fabricant de papier, Joseph Montgolfier, fit monter un ballon d'air chaud à une altitude de douze mètres. Ce ballon était en taffetas, une variété de soie lyonnaise, et le combustible utilisé était tout simplement du papier. La véritable première expérience scientifique est celle du 5 juin 1783, réalisée par les frères Joseph et Etienne Montgolfier en exécutant la première ascension d'un aérostat monté. Les ballons construits par les deux frères prendront le nom de montgolfières. Le 27 août de la même année, le physicien Charles gonflait d'hydrogène un ballon en caoutchouc de 40 m³. Après son départ du Champ-de-Mars, le ballon poussé par le vent, se posera à Gonesse, là où il fut détruit par une population effrayée.

Le 19 septembre, une montgolfière construite par Etienne Montgolfier s'élève de Versailles en présence de Louis XVI. Un mouton, un canard et un coq forment l'équipage qui permettra d'attester que l'air est respirable par dessus les toits. En tissu, chauffée par un réchaud, la montgolfière s'est posée à Vaucresson. Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes à bord d'une montgolfière traverseront Paris de la Muette à la Butte-aux-Cailles, le 21 novembre 1783. Ils deviendront ainsi les premiers aérostats de l'histoire.

La première femme à ascensionner sera madame Thible qui, à Lyon, atteindra l'altitude de 2000 mètres en ballon.

Le 7 janvier 1785, Blanchard et Jeffriès réussirent à traverser la Manche en ballon de Douvres à Calais.

Le 15 juin suivant, Pilâtre de Rozier et Romain tenteront à leur tour de traverser la Manche au départ de Calais, leur enveloppe se déchirera et entraînera la chute du ballon proche de Wimille dans le Pas-de-Calais. Ils deviendront ainsi les premières victimes d'un ballon sphérique.

Ainsi donc commençait une grande aventure des hommes : l'aérostation. Cette aventure, menée en France et à l'étranger sera marquée par les exploits, les drames, les grandes querelles des hommes.

LES DÉBUTS DE L'AÉROSTATION MILITAIRE

« Les yeux d'en haut » disait-on de l'aérostation militaire. C'est en 1793 que le mathématicien Monge propose le ballon pour la reconnaissance aérienne militaire. L'année suivante, en mai 1794, le physicien Coutelle commence à ascensionner à Maubeuge avec le ballon captif de sa réalisation : « l'Entreprenant ». À la suite des travaux de Coutelle, une première compagnie d'aérostats est créée le 29 mars 1794, une seconde le sera le 23 juin. Monté par Coutelle, « l'Entreprenant » contribuera à la victoire de Fleurus en Belgique, le 26 juin 1794 en fournissant le renseignement sur la manoeuvre ennemie. Pour la première fois « les yeux d'en haut » permettaient le succès d'une bataille.

En 1795, Coutelle et Conté prenaient le commandement des deux compagnies et le Comité de Salut Public fondait à Meudon l'Ecole nationale aéronautique.

En 1798, le matériel de la compagnie d'aérostats emmené en Egypte est pris par les Anglais à Aboukir. Pour fabriquer de l'hydrogène, il est nécessaire de construire un four en maçonnerie, ce qui ralentit le mouvement d'une troupe en campagne. Après la perte de ces ballons et devant la difficulté de produire de l'hydrogène, Napoléon supprimera l'aérostation militaire.

Au cours de la bataille de Solferino, en 1859, un ballon captif sera utilisé pour faire des photos. Commence ainsi une nouvelle formule du renseignement militaire sous Napoléon III.

Chalais-Meudon est le berceau de l'aérostation militaire. En 1877, le colonel Renard créera les matériels de l'aérostation militaire : suspension du ballon captif, treuil, matériel roulant, appareils pour la production d'hydrogène. En 1884-1885, les ballons seront utilisés pendant la campagne du Tonkin. L'Allemagne formera un corps d'aérostats en 1884. Suivront la Russie, l'Espagne, l'Angleterre et le Japon.

En 1900, le Génie français forme à Versailles, le 25^e bataillon d'aérostats à quatre compagnies. En 1911, un décret supprime l'aérostation de campagne, jugée trop lente dans sa mise en oeuvre. Commencent alors les premières sorties de ballons dirigeables. La loi du 29 mars 1912 permet la création d'unités d'aviation. Cependant, le plus ancien serviteur de l'air donnera toute sa mesure pendant la Grande Guerre. En ascension,

comme accrochés au ciel, « les yeux d'en haut » donneront de leurs nacelles le renseignement demandé. Le ballon captif survivra au dirigeable.

LES MISSIONS ET LES MOYENS DES AÉROSTIERS

De leur nacelle, le plus souvent en osier, les observateurs des ballons captifs observent le terrain, règlent les tirs d'artillerie, photographient les positions ennemies.

Les places-fortes disposent de ballons de 940 m³, d'un hangar pour abriter et entretenir les ballons gonflés. S'ajoute l'infrastructure nécessaire à la fabrication de l'hydrogène.

Les matériels sont regroupés en trois catégories : le ballon et sa nacelle, le treuil et le câble avec sa liaison téléphonique, l'approvisionnement en hydrogène.

En 1914, le ballon réglementaire était le ballon de siège de 750 m³ avec son filet et la longue suspente. Le ballon était presque semblable à celui conçu par le colonel Jules Renard, plus de trente ans auparavant. Pendant la Grande Guerre, la compagnie était l'unité de base des aéroliers ; elle disposait d'un ballon. Dans les organigrammes des unités aériennes du début de la Seconde Guerre, figurent des bataillons et des compagnies d'aérostation. Les pilotes basés à Toul-Ochey en avril 1940 recevront la mission d'aller détruire un ballon allemand en observation sur nos lignes... Les ballons de barrage seront utilisés pendant toute la Seconde Guerre mondiale.

LES BALLONS DES AÉROSTIERS TOULOIS

L'aérostation de campagne est donc supprimée... Cependant, le décret de 1911 stipule que les places fortes de l'Est : Verdun, Toul, Epinal et Belfort conservent leurs aéroliers que l'on appelle aussi « balloniers » dans le jargon professionnel. Le procès-verbal du 4 octobre 1912, établi suite à la visite technique du matériel aéronautique militaire entreposé dans la place de Toul, nous apporte quelques détails sur les matériels alors en dotation : un ballon A 267 qui est appelé « ballon normal » ou « ballon type ». C'est un ballon de 10 mètres de diamètre et d'un volume de 520 m³, des « ballons de place » de 980 m³, un « ballon de place E 286 », un « ballon de siège E 342 », des « ballons-cerfs-volants » G5 et G6, qui sont des ballons allongés, sept voitures-treuil de siège (au cours de la revue, une voiture est essayée avec une tension d'une tonne sur le câble), sept voitures fourgons destinées au transport du charbon et de l'eau nécessaires à la mise en oeuvre du treuil à vapeur,

des voitures d'agrès. (cordes, sacs de terre, matériels divers), cinq voitures photographiques, la voiture treuil de campagne numérotée 1.

Ces matériels seront toujours en service le 3 août 1914, le premier jour de la Grande Guerre.

L'effectif théorique d'un parc aérostatique est constitué d'un capitaine, deux lieutenants, cinq sous-officiers, huit caporaux, soixante-cinq sapeurs-aéroliers.

À Toul, au début de la Grande Guerre, la 21^e compagnie d'aéroliers constitue la compagnie de place équipée de ballons ronds anciens. Commandée par le capitaine Albert Caquot, la compagnie est cantonnée à Dommartin-lès-Toul.

La place de Toul dispose d'un parc à ballons au Clos-Saint-Urbain, à Ecrouves. Le hangar de ce parc est toujours visible.

Le ballon sphérique, que l'on appelle aussi de siège ou de place est « ballotté » dès que le vent atteint 10 mètres par seconde, le ballon ne monte plus et la mission d'observation confiée aux aéroliers n'est plus assurée.

À Epinal, le capitaine Saconney préconisait, avant la guerre, l'emploi du cerf-volant, lorsque le vent dépassait 10 mètres par seconde, interdisant l'emploi du ballon. Il avait monté, sur véhicule, un système de treuil qui permettait l'ascension de ballon et de cerf-volant.

De leur côté, les Allemands mettaient en oeuvre un ballon cerf-volant, le « Drachen Ballon », conçu par le capitaine Von Perseval. Ce ballon tenait par vent de 14 mètres par seconde.

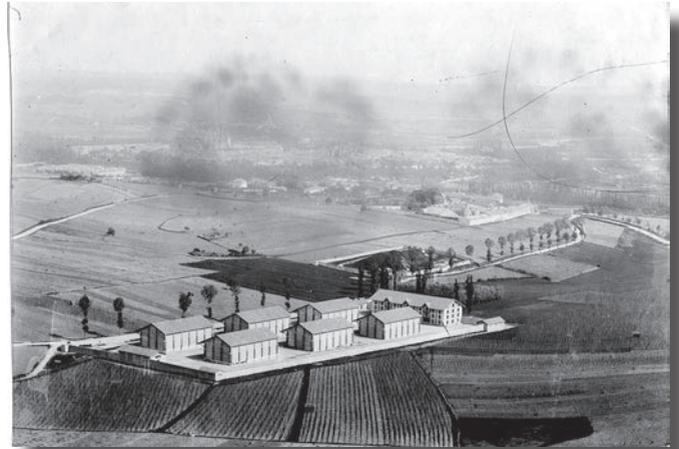
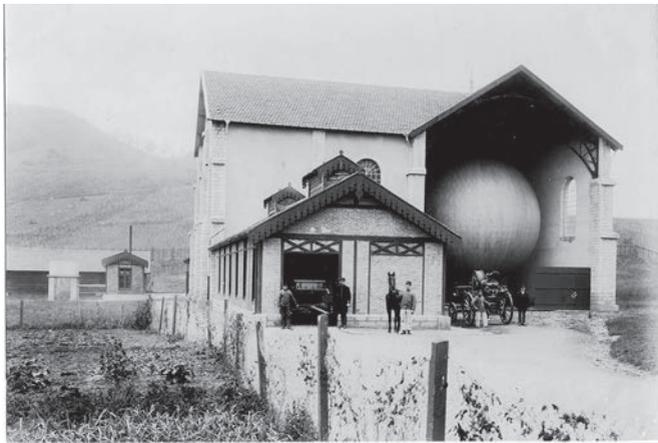
Conscient des lacunes du ballon français, le capitaine Caquot élabore à Toul, dès décembre 1914, un projet de ballon allongé qu'il soumet pour approbation au colonel Richard, directeur des établissements de conception des moyens militaires à Chalais-Meudon. Affecté dans cette ville, le capitaine Caquot sera remplacé par le capitaine Bois à la tête des « balloniers » de Toul.

En 1916, le capitaine Caquot expérimente un ballon allongé de sa conception, qui sera appelé « saucisse ». Celui-ci tient par vent de 25 mètres par seconde, soit 90 km/h. Ce ballon très réussi sera copié par les Allemands. Après la tempête du 15 mai 1916, arrachés des câbles d'ancrage par le vent, quelques « saucisses » gagneront les lignes ennemies et livreront ainsi leurs secrets. Pendant le grand conflit, 4171 ballons seront construits et porteront le nom de leur concepteur, Caquot. L'histoire des ballons du Toulinois sera liée à celle des grandes batailles, comme celle du Grand-Couronné qui devait durer du 14 août au 13 septembre 1914.

Les Etats-Unis entreront en guerre le 4 avril 1917. Le 12 septembre commenceront les combats pour la reprise du saillant de Saint-Mihiel ; un groupe d'aérostation américain sera engagé dans cette bataille, son poste de commandement sera à Saizerais.

QUELQUES NOTES.....

Sur le plan du camp retranché de Toul de 1895, figure le parc aérostatique du Clos Saint-Urbain entre la côte Barine et le Mont-Saint-Michel. Le hangar du parc pouvait recevoir deux ou trois ballons sphériques du type 1884. Le parc est aujourd'hui classé.



Pour la mise en oeuvre du ballon en campagne il fallait : les voitures-tubes contenant l'hydrogène comprimé nécessaire au gonflement des ballons ; les huit tubes d'une capacité de 36 m³ et de 4 mètres de long ; le treuil à vapeur tiré par six chevaux. Le treuil pouvait se déplacer avec un ballon en ascension. Il ramenait le ballon à la vitesse de 2 mètres par seconde ; une voiture d'agrès avec les cordages et les accessoires annexes suivait.

Un parc était constitué d'un treuil appelé la « bouillotte », d'une citerne, d'une voiture d'agrès, de voitures-tubes. En campagne, le parc devait disposer de 300 litres d'eau et d'un m³ de charbon. « C'est la bouillotte qui fait ascensionner la saucisse ! » disaient les anciens...

Les ordres d'ascensionner sont donnés par le capitaine en fonction du bulletin météorologique journalier. Si les conditions sont bonnes, les travaux « pour être en l'air » commencent. S'activent donc les « employés » mécaniciens, les téléphonistes, les conducteurs et autres « tire-ficelles », comme les arrimeurs qui s'occupent du ballon. La première opération est « de

renflouer du gaz ». Au commandement « Détachez les cordes de campement. », les hommes lâchent les cordes. Commence alors le bruit du frottement du cordage contre l'enveloppe. « Décrochez les sacs de lest. », le ballon se libère et se balance au bout des cordes. « À moi », le ballon est amené au lieu d'ascension. L'observateur embarque dans la nacelle. Souvent vêtu d'une peau de bique, il porte un passe-montagne. Ses mains gantées portent la carte annotée par ses soins, au cou pendent ses jumelles. Il embarque son arme et ses cartouches sans oublier un thermos de thé ou de café bouillant. Dans des poches étanches fixées contre les flancs de la nacelle, l'observateur range les documents nécessaires à sa mission ainsi que des appareils comme un anémomètre et un altimètre. La liaison téléphonique est vérifiée. Observateur ? « Prêt ». Téléphone ? « Prêt ». Parachute ? « Prêt ». Treuil ? « Prêt ». À X mètres « Larguez »... En fin de mission « Ramenez ». Le mécanicien rembobine le câble. Arrivé au sol, l'observateur fait son compte-rendu. En « sentinelles des airs », c'est vrai qu'ils ont vu des choses, nos observateurs, entre ciel et terre dans les environs de Nancy et de Toul.

LES CERFS-VOLANTS MILITAIRES

En France, dans les années antérieures à la Grande Guerre, les capitaines Madiot et Saconney rivalisent dans leurs techniques de mise au point de cerfs-volants. Il s'agit en fait, de faire ascensionner une nacelle en toile, capable d'emporter un observateur ou un photographe.

Les cerfs-volants sont déjà en service comme porte-antennes pendant la campagne du Rif en 1910 et au Tchad en 1913 pour assurer les liaisons radio avec la France.

Le capitaine Madiot dispose d'un cerf-volant avec une nacelle en toile, capable de monter à 300 mètres en 37 minutes. Le capitaine Saconney est le promoteur d'un matériel qui est déjà en dotation en 1912, dans les sections de cerfs-volants des compagnies d'aérostiers. Si l'emploi du ballon sphérique est limité par vent atteignant les 10 mètres par seconde, le cerf-volant est mis en oeuvre par grand vent, devenant ainsi le complément indispensable au ballon pour assurer les missions des aérostiers, principalement l'observation et la photographie aérienne.

Peu avant la guerre, en manœuvre à Toul, le lieutenant Cholley expérimente l'appareil du capitaine Saconney. Une seconde série d'ascensions, effectuée à partir des hauteurs d'Ecrouves, permet des altitudes de 350 mètres. Cette époque marque l'apogée des cerfs-volants militaires en France. En effet, puisque le ballon rond est inutilisable par grand vent, le cerf-volant par contre a besoin de vent pour ascensionner, il devient donc complémentaire des ballons.

À la déclaration de la guerre, deux compagnies d'aérostiers, la 30^e à Epinal et la 39^e à Belfort disposent chacune de deux sections de ballons et deux sections de cerfs-volants.

La période la plus active pour les cerfs-volants militaires français est toulouise. En effet, les manœuvres et essais de toutes sortes, dans un vaste périmètre environnant la place-forte, durèrent trois mois.

A VILLEY-SAINT-ÉTIENNE, LE 17 AVRIL 1914

Le caporal cerf-voliste Félix Peaucou, à l'aide d'un cerf-volant Saconney, atteint 650 mètres d'altitude le 17 avril 1914, à Villey-Saint-Etienne. Ce record ne sera jamais battu par un autre cerf-volant en France. De ce jour mémorable, Félix Peaucou, dans son précieux témoignage, nous livre ses impressions et nous initie au fonctionnement d'un cerf-volant.

« ...Ce jour-là, le lieutenant Cholley décide un grand coup. La journée s'annonce par un grand vent et de plus, ce qui n'est pas pour nuire, avec un soleil resplendissant. Conditions uniques pour favoriser quelque exploit. Nous voici donc à Villey-Saint-Etienne, sur un immense plateau qui domine la Moselle, non loin. Sans perdre un instant, dès notre arrivée sur le terrain, de nombreux appareils sont montés, les voitures mises en place, le parc formé. Le treuil est solidement ancré au sol. Et voici le « pilote » cerf-volant envoyé dans l'azur clair, net de tous nuages. L'appareil claque au vent, resplendissant de blancheur. Le vent est d'une force et d'une régularité, même à terre, incroyable.

Successivement, quatre éléments sont envoyés en postillons et rejoignent le « pilote », un train de cinq appareils se trouve ainsi formé. Il est cabré là-haut et ne demande qu'à s'élever encore. Nous entendons le bruit régulier du treuil dont le câble se déroule rapidement, et c'est plaisir à voir. Bientôt notre train ne nous apparaît plus que comme une petite ligne de points blancs minuscules figés sous la voûte du ciel, tant la régularité de vol est parfaite. Des appareils remorqueurs et la nacelle avec ses agrès de suspension sont alors amenés derrière le treuil, sur ordre du lieutenant, puis on procède aussitôt à l'arrimage. Dès le premier appareil monté sur le câble, il nous est loisible de constater la force et la tenue du vent. Notre officier juge que seul un cerf-volant peut suffire et, en conséquence, abrège la manœuvre. Le train sera donc en réalité un cerf-volant remorqueur unique. Pavillon, palan, baromètre enregistreur, tout est installé et fixé. J'ai déjà en main l'appareil photographique, les équipes sont à leurs postes aux cordes de manœuvres, tout est prêt pour la montée. Le lieutenant me donne alors l'ordre de grimper dans la nacelle. Mais avant de me laisser partir il me demande l'appareil photo et je le vois prendre de la distance et le braquer sur moi. A ce moment personne ne connaissait rien encore des intentions de notre lieutenant. Cependant, en le voyant diriger sur moi l'appareil et prendre à différentes distances plusieurs clichés, je me doutais, et mes camarades de même, qu'il allait se passer quelque chose d'inaccoutumé.

Notre chef de manœuvres me repassa ensuite l'appareil photo et tout aussitôt donna des ordres pour larguer. Je braquai le remorqueur dans le vent, pendant que le mécanicien défreinait et libérait le second câble.

En soufflant violemment dans les toiles du cerf-volant comme dans une voile, en même temps que, sous l'action, la suspension se débloquent, le vent m'emporta rapidement loin du treuil et du sol. J'entendais avec plaisir le bruit régulier des galets de la suspension

métallique roulant sur le câble porteur et le sifflement du vent dans les agrès, le pavillon aux trois couleurs flottait à grands coups. Je me sentais environné de ce souffle puissant qui m'éloignait de plus en plus du sol, c'est-à-dire de la matière, à mes jeux pour emporter dans l'irréel. Les choses rapetissaient vertigineusement et maintenant je découvrais entièrement le fond de la vallée, la Moselle avec toutes ses courbes et, à perte de vue, les coteaux, la forêt et tout ce qu'elle cachait : ouvrages militaires, forts, etc. Mes regards portaient jusqu'à Liverdun et si je n'avais pas été gêné par une ligne montagneuse j'aurais pu découvrir Nancy. J'apercevais au loin, vers un autre côté, Toul et son importante cathédrale, ainsi que toutes les défenses qui l'entouraient. Plus près, sous moi, quelques villages dont Villey-Saint-Etienne.

Et les galets bruissaient toujours... J'aimais cette course aérienne en plein vent et j'en jouissais avec délice. J'aurais voulu poursuivre plus haut, toujours plus haut, atteindre ce train porteur qui me dominait encore là-haut et paraissait insaisissable. Pourtant, il semblait m'appeler, m'inviter à venir le rejoindre, j'en avais nettement l'impression car je le voyais se rapprocher de moi inexorablement. Je subissais tout le charme du planement aérien, absolument conquis.

J'étais pleinement heureux. Certes je n'en étais pas à mon premier vol en cerf-volant, mais il ne m'avait jamais été donné de faire une si brillante ascension, aussi régulière, aussi rapide et à une telle hauteur. Je m'en rendais pleinement compte. J'étais tellement à mon rêve, j'éprouvais une telle sensation de bonheur que je ne pensais même pas à me pencher pour tenter de voir ce que marquait le baromètre enregistreur qui était fixé en dehors de la nacelle. Tout à coup je sentis une secousse, puis je n'entendis plus que le vent qui me donnait l'impression de me fouetter plus violemment. Au dessus de ma tête les galets étaient immobilisés bien que les mâchoires restassent ouvertes.

Je compris alors que notre officier me jugeant assez haut avait fait bloquer le câble de nacelle en bas, et cette manœuvre me rappelait en même temps à la réalité car, à cet instant précis, je me souvins de ma mission et je me mis alors en devoir d'opérer toutes les prises de vues possibles autour de moi, ce qui n'était pas toujours facile. Ma nacelle se trouvait continuellement ballottée sous l'effet du vent et parfois même violemment secouée en subissant l'action de différents courants qui n'étaient pas forcément les mêmes que ceux dans lesquels évoluait le train porteur, de sorte que le panier qui m'emportait faisait quelquefois des embardées et se trouvait déporté dans de véritables bonds. J'étais obligé d'enlacer de mes bras les suspentes de nacelle pour ne pas être vidé, car

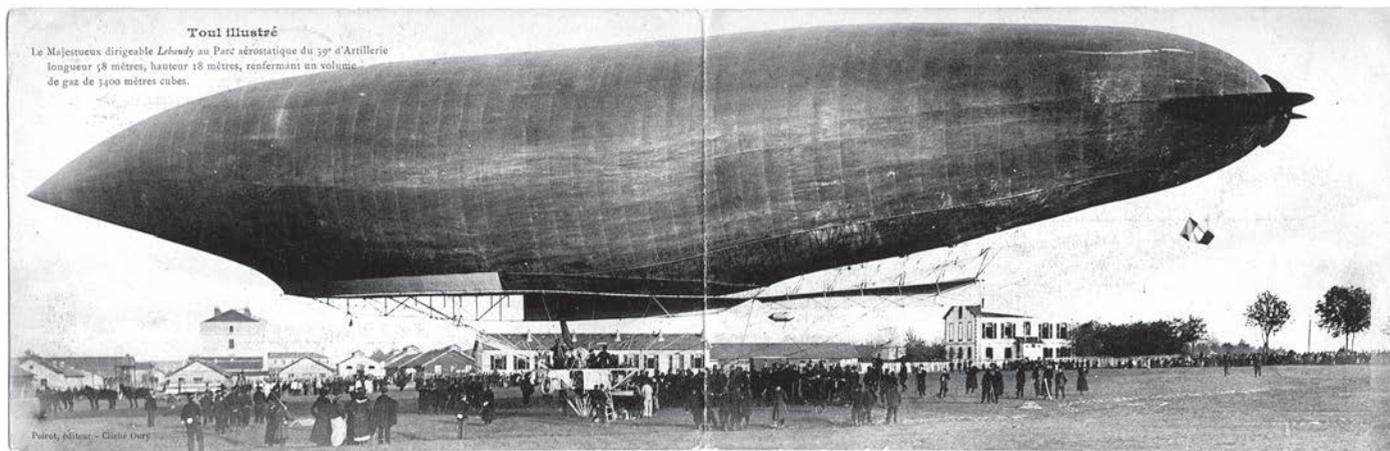
j'avais l'appareil photo, suspendu dans le vide à bout de bras, mes mains n'étaient par conséquent pas libres et je devais attendre la seconde précise d'accalmie qui me permit d'appuyer sur le bouton, tant bien que mal je réussis à employer tout le magasin (douze plaques).

Bientôt j'entendis de nouveau le bruit des galets, mais ceux-ci ne tournaient plus dans le même sens et je me rendis compte aussitôt que le lieutenant me faisait ramener à terre. Mon beau vol allait prendre fin et je goûtai une dernière fois, en redescendant, l'exquise sensation de cette promenade aérienne, trop courte de mon point de vue. En arrivant au sol, je vis des figures rayonnantes. Mon ami Donzella sauta sur le baromètre et clama : « 650 mètres ! C'est le record français de hauteur en cerf-volant ! Tu as battu le record mon vieux Peaucou ! » Cependant j'avais sauté de la nacelle et j'essayais de me tenir d'aplomb sur le sol, il me semblait que je marchais sur du coton et que j'étais ivre. L'ascension avait duré environ 45 minutes, temps pendant lequel je n'avais cessé d'être balancé ou secoué en tous sens et ce roulis-tangage ressemblant au mouvement des bateaux m'avait un peu porté au cœur. Dès le soir, en rentrant, je développai mes clichés et j'eus l'heureuse surprise d'en constater l'excellent résultat, pour la majorité de mes prises de vues.

Cette ascension record avait été réalisée avec cinq appareils de 11 m², soit 55 m² de surface portante, et un seul élément remorqueur figurant une voile de 11 m². Mon poids de cinquante-cinq kilos ou cinquante-sept, mais il y avait en plus la nacelle et ses agrès, les instruments de bord, l'appareil photographique, la suspension métallique et le câble à tirer. En résumé cette ascension représentait une très belle performance : deux fois la Tour Eiffel... On ne s'en rendait guère compte dans la nacelle, mais c'est d'en bas que l'effet était impressionnant, lorsque celle-ci n'apparaissait plus que comme un point minuscule perdu.

Deux jours plus tard, nous renouvelions de superbes ascensions devant le fort d'Ecrouves, mais moins hautes, 300 et 350 mètres tout de même, et je réussissais un magnifique tour d'horizon avec tout le magasin de douze plaques.

Les vues aériennes que j'eus la bonne fortune d'effectuer ce même jour au-dessus du plateau d'Ecrouves comptent parmi les plus belles et les plus intéressantes de toutes nos ascensions en cerfs-volants. Elles relèvent toutes les positions et tous les détails des ouvrages fortifiés encerclant Toul et cela d'un grand intérêt en tant que démonstration de l'utilité des cerfs-volants pour l'armée... »



BALLONS ET DIRIGEABLES

En avril 1896, Henri Julliot, directeur technique des raffineries de sucre Lebaudy à Paris, est en convalescence à Fontainebleau suite à une pneumonie. Un jour, pendant sa promenade, il observe le tourbillon de poussière que vient de faire une voiture roulant à vive allure. Son regard se porte aussi sur un épervier. Celui-ci semble planer, immobile, les ailes déployées sur le déplacement d'air. Ces deux images resteront gravées dans son esprit.

Henri Julliot, ingénieur des arts et manufactures, suit avec intérêt le développement aéronautique en France. Il ne savait pas alors que Toul deviendrait la première place forte au monde à posséder un ballon dirigeable, un ballon qui sera son oeuvre...

UN GROS BALLON DANS UN MANÈGE

Après une réflexion longuement mûrie, Julliot lance un projet de dirigeable qu'il soumet à ses employeurs, les frères Pierre et Paul Lebaudy. Les deux frères comprennent que ce ballon pourra intéresser l'armée. En effet, celle-ci réalise dans ses établissements de Chalais-Meudon un dirigeable sous la conduite du colonel Jules Renard. Les raffineurs de sucre installent donc un atelier de mécanique dans leur raffinerie, rue de Flandre à Paris et élèvent un hangar sur les bords de Seine à Moisson, pour abriter un *aéronat*, nom à la mode des ballons à cette époque là.

Le projet de 1899 se concrétise par l'ascension d'un premier ballon le 13 novembre 1902. C'est ce ballon qui se posera sur le Champ-de-Mars à Paris, le 6 novembre 1903, échoué contre des arbres à Chalais en atterrissant, le 20 novembre 1903 ; l'enveloppe déchirée ne sera pas réparée. La vie de ce ballon aura donc duré un an.

Les frères Lebaudy, sortiront un second dirigeable qui utilisera l'appareillage mécanique du premier. La nouvelle enveloppe, de forme différente, est capable d'emmagasiner plus de gaz. Le ballon ascensionnera le 4 juin 1905. Pendant les essais, une commission militaire suivait les performances du ballon. En plus de la navigation aérienne, il était primordial de définir les règles d'un campement au sol sans infrastructure, d'un vaisseau plein de gaz qui mesure pratiquement 60 mètres de long et 17 mètres de haut. Ce problème ne sera jamais vraiment résolu.

Le ballon est vite appelé "*le Jaune*". La couleur jaunâtre de l'enveloppe, donnée par la peinture spéciale qui protège le caoutchouc du soleil, est à l'origine de cette appellation. (Peinture à base de chromate de plomb).

Après la campagne d'essais et une présentation du ballon à Berteaux, ministre de la Guerre, il est décidé d'envoyer le dirigeable vers une place forte de l'Est. Le départ est donné le 3 juillet et, après deux escales, le ballon arrive ovationné au camp de Châlons, le 6 juillet à 11 h 30. Malheureusement à 15 h 55, le vent souffle en tempête. Les cinquante hommes de garde, tentent de tenir le ballon, pour qu'il n'arrache pas ses cordages qui l'amarrent aux trente piquets enfoncés dans le sol. Mais le ballon se lève de quelques mètres et, en quelques bonds, effectue 400 mètres, arrache au passage les fils d'une ligne téléphonique, s'immobilise enfin contre des arbres du camp. L'enveloppe est déchirée ; il faudra deux jours pour démonter le ballon et l'entreposer dans des locaux vides du camp. Cependant, le ballon avait parcouru 210 km, son enveloppe était restée gonflée 84 heures par mauvais temps, ce qui est un record.

Suite à cet accident, une visite est effectuée à Toul pour y trouver un cantonnement susceptible d'abriter le ballon. C'est le 39^e régiment d'artillerie

à Ecrouves qui accueillera le ballon dans un de ses manèges pour chevaux, face à la vallée de l'Ingressin. Le terrain d'exercice de la Justice, proche du manège offre la place nécessaire aux différentes manoeuvres du ballon au sol et au départ en ascension.

Le 3 août 1905, les hommes du génie commencent à creuser une fosse profonde de 10 mètres dans le manège et un plan incliné à l'extérieur pour que le ballon, d'une hauteur totale de 17 mètres, puisse entrer et sortir du manège sans toucher la charpente du toit. L'électricité est installée ; un système de chauffage permettra de protéger l'enveloppe du froid. Un barrage est construit sur l'Ingressin pour que l'on puisse pomper l'eau nécessaire à la fabrication de l'hydrogène et au système de chauffage.

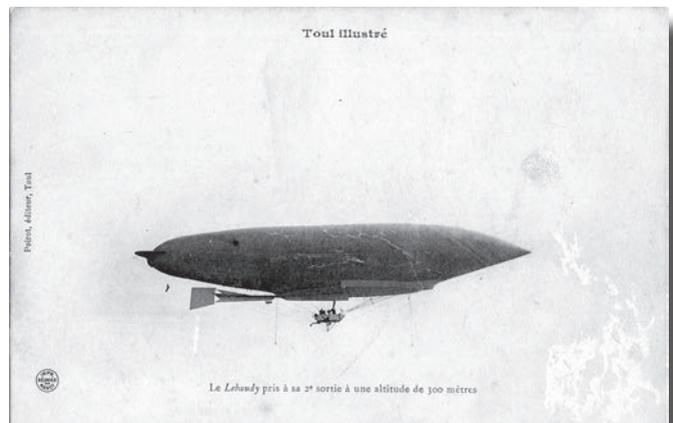
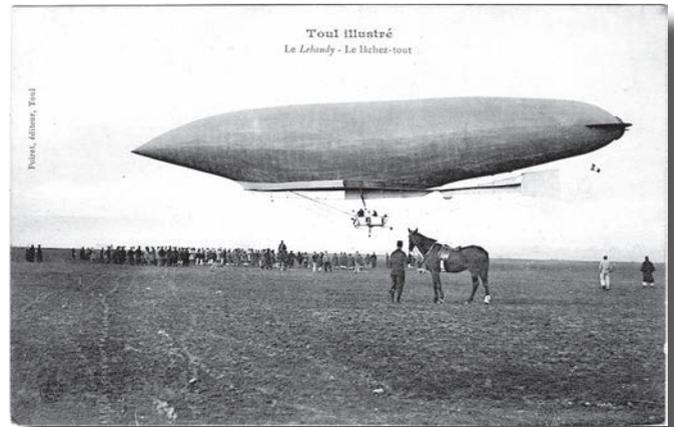


C'est donc ainsi, que le premier ballon de la place de Toul est arrivé en pièces détachées sur des wagons en gare de Toul et sur des plateaux de camions à « la Justice ».

Le 4 octobre le ballon est à nouveau prêt à ascensionner. Le 8 octobre 1905, malgré un très mauvais temps, une première ascension de réglage est effectuée. Le ministre de la Guerre, alors en visite à l'hôpital Gama, observe le passage du ballon.

La première véritable sortie du Lebaudy, date du 12 octobre 1905. C'est au cours de cette première sortie que le ballon fait l'aller et le retour Toul-Nancy. Le vol a duré 2 h 21 mn ; la distance parcourue a été de 52 km.

Le 17 octobre, une seconde sortie est destinée à la prise de photographies sur les ouvrages militaires du nord et nord-ouest de la place de Toul. S'ajoute l'étude du lancer de projectiles à partir du ballon. C'est pour cela que sont visités les forts du Mont-Saint-Michel, de Bouvron, l'ouvrage de la Cloche sur lequel est lancé un sac de sable de 10 kilos figurant un projectile. Puis



à vitesse lente le ballon passe Lagny, Lucey, Bruley, Ecrouves, Domgermain pour la prise de clichés des différents ouvrages.

Le général Pamard, commandant la 39^e division d'infanterie fait une ascension le 19 octobre. Au cours de cette ascension un faux projectile est lâché sur la batterie d'Uruffe afin de connaître les possibilités de bombardement à partir d'un ballon.

Le 24 octobre 1905, c'est le ministre de la Guerre Berteaux qui ascensionne sur Toul et le Mont-Saint-Michel. Les frères Lebaudy sont à Toul ce jour-là.

Le 7 novembre, c'était au tour du général Michal, commandant le 20^e corps d'armée de faire une ascension.

De ces expérimentations toulouses il est défini qu'un ballon doit se tenir à une altitude minimale de 800 mètres pour échapper aux coups venant du sol. Le ballon doit également être capable de naviguer à une altitude comprise entre 1000 et 1500 mètres sur des zones hostiles.

Le 10 novembre ascensionne une dernière fois « Le Jaune » qui atteint l'altitude de 1120 mètres sol sur la ville fortifiée de Toul.

Le programme des expériences est terminé. Dégonflé, le ballon est entreposé au 39^e d'artillerie, casernement occupé actuellement par le 516^e régiment du train.

La place de Toul devient ainsi la première place au monde à être équipée d'un dirigeable à la fin de l'année 1905.

Les frères Lebaudy offrent « Le Jaune » à l'armée ; il deviendra ballon-école à Chalais-Medon jusqu'en 1909. C'est après les essais de 1905 qu'il est décidé d'acquérir, auprès des frères Lebaudy, un ballon spécifique à l'armée, contrat signé en février 1906. Ce ballon prendra le nom de « Patrie ».

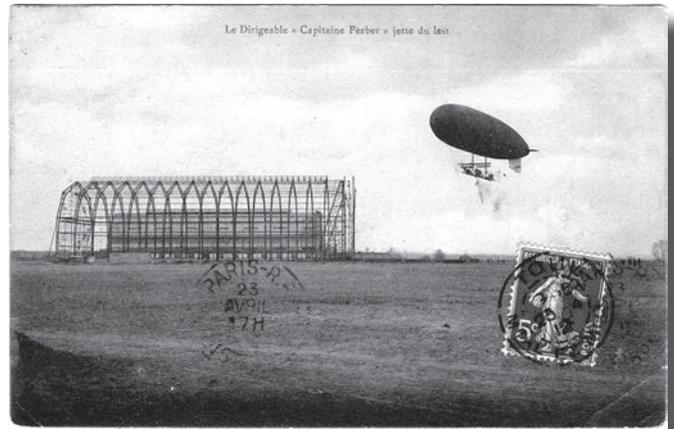
DES GROS BALLONS À DOMMARTIN-LÈS-TOUL

À Dommartin-Lès-Toul, sur le terrain de manoeuvres et adossés à la Moselle, sont construits, avant la Grande Guerre, deux hangars pour ballons dirigeables.

Les dirigeables « Capitaine Marchal », « Capitaine Ferber », « Lieutenant Chauré », « Adjudant Réau », « Adjudant Vincenot », « Commandant Coutelle », « Champagne » ont ascensionné sur le parc à ballons de Dommartin-lès-Toul.

L'« Adjudant Vincenot » est arrivé à Toul le 4 juillet 1911. Le « Capitaine Ferber » quitte Issy-les-Moulineaux le 18 avril 1912 et se pose à Toul, son port d'attache. Dès le lendemain, il survolera Nancy. Le parc à ballons de Dommartin-lès-Toul est le port d'attache de ces deux dirigeables.

La Grande-Guerre éclate le 3 août 1914 ; débute alors l'aventure des dirigeables du Toulinois.



Cette aventure commence par une méprise qui oppose un avion de la MF8 et un avion de la HF1, au dirigeable « Fleurus » qui survole la région de Toul. En effet, le 11 août 1914, à 9 heures, il est ordonné aux deux appareils de décoller de Villers-lès-Nancy pour aller intercepter un ballon allemand souple du type Perseval qui survole la région de Toul. Les avions s'approchent et survolent le ballon à une altitude de 1200 mètres. Le premier pilote n'engage pas le combat. Il dégage vers la droite sans riposter aux rafales de mitrailleuses tirées du ballon. Cette attitude surprend le pilote du deuxième appareil qui distingue bien le drapeau allemand à l'arrière du ballon. C'est au moment d'engager le combat que le pilote du second appareil remarque que le drapeau allemand est enlevé et qu'un drapeau tricolore prend sa place. C'est aussi à ce moment que le second pilote lit « Fleurus » sur un côté du ballon. Quelques échanges amicaux de la main sont échangés et les Farman regagnent Villers-lès-Nancy. Le premier pilote explique qu'il avait vu le nom « Fleurus » et qu'il voulait montrer ses cocardes au moment où les premières rafales touchaient son appareil, d'où son dégageement et non une attaque au lance-grenades suivie d'un lâcher de fléchettes. Le « Fleurus » avait eu chaud...

L'adjudant Vincenot, en mission de reconnaissance le 19 août 1914, renseigne le commandement sur l'importance des bivouacs et des nombreux mouvements de troupes ennemies dans la région de Nebing-Lostrhoff. Commence alors la bataille de Morhange.

Au cours de la première année de guerre, le ballon fera de nombreuses reconnaissances sur les régions de Metz, Château-Salins, Baccarat, Briey, Saint-Mihiel ; les distances parcourues étaient de l'ordre de 150 à 200 kilomètres.

En 1915, le ballon sera engagé dans le nord de la France et en Belgique. Gonflé depuis quinze mois à Crèvecoeur, il bombardera la gare de Cambrai, le 2 octobre 1915, avant de revenir à Toul. Après de longues réparations et un gonflement, le ballon reprendra ses ascensions le 30 mars 1916.

Le 1^{er} juin 1916, après une mission de bombardement au nord de Verdun, il se trouve en difficulté par un vent violent avant d'être touché par un projectile ennemi qui l'oblige à se poser en catastrophe au sud de la tranchée de Calonne proche de Verdun ; le ballon est irréparable. Il avait effectué une soixantaine de missions de bombardement ou d'observation ; il détenait le record de durée de vol avec 35 h 20 mn ; il avait ascensionné deux cent trente fois.

Le ballon « Commandant Coutelle » entre en service en juin 1915 ; il ascensionne à Toul avant d'être abattu par les Allemands, dans la nuit du 22 au 23 septembre 1915, au bois du Bouchet.

Ce n'est qu'en avril 1916 qu'arrivera, à Dommartin-lès-Toul, le « Champagne », ballon capable d'atteindre la vitesse de 70 kilomètres heure avec un chargement de 1300 kilos de projectiles. Le « Champagne » est touché à son tour sur Verdun le 21 mai 1916. Réparé, il reprendra du service. Pour la dernière fois, ce ballon effectue une mission de bombardement le 25 février 1917 avant de rejoindre Corfou, son affectation dans la marine nationale.

Pour régler les problèmes de navigation nocturne, à la boussole souvent, les pilotes de dirigeables prenaient la Moselle comme fil d'Ariane pour le retour à Toul.

Un autre ballon, le « Spiess », est stationné à la Justice. C'est le seul dirigeable construit en France doté d'une carcasse rigide, constituée de poutres creuses en bois.

Jugés trop vulnérables sur les champs de batailles terrestres, les dirigeables seront affectés, en mars 1917, à la marine pour la surveillance du littoral et la recherche de sous-marins ennemis en mer.

Pendant la guerre, une flotte de douze dirigeables sera utilisée par l'armée française. En 1918, la Marine disposait de trente sept unités et d'une dizaine de ballons en réserve.

QUELQUES NOTES...

On rappelle la présence de ballons de barrage, entreposés dans les deux hangars de Dommartin-lès-Toul en 1939. Ces ballons tendront leurs filets, la guerre venue, pour protéger le terrain de Toul Croix-de-Metz et la voie ferrée stratégique contournant la ville de Toul. Ces hangars à dirigeables seront démontés par l'armée française en 1945.

Dans un autre témoignage, il est question d'un anneau ancré au sol, proche de l'église de Rosières-en-Haye. Resté en place bien après la guerre, cet anneau servait à manoeuvrer la corde d'un ballon en ascension, au bénéfice du terrain d'aviation tout proche.

Cocasse est ce récit concernant le dirigeable « Spiess » qui survole les environs de Boucq. Des ennuis mécaniques obligent un poser en rase campagne. Réparé sur place, le ballon ne reprendra pas l'air, certainement par manque de gaz. C'est donc par la route que l'énorme baudruche regagnera son parc à Toul. Les taquineriers verbales des villageois, témoins de la scène, suffiront à agacer les militaires venus récupérer le long cigare encombrant qui, au passage, cassera quelques branches au bord de la route.

Un jour, une cinquantaine d'hommes avec des filins manoeuvraient un dirigeable au sol. Au commandement « lâchez tout ! », un sergent distrait n'a rien lâché. Le pilote malgré un orage imminent, tente un passage bas sur le Mont-Saint-Michel. Gêné par les arbres, le passager clandestin malgré lui, n'a pas sauté. C'est sur les marécages des environs de Tréfosse que le sergent, profitant d'un passage à faible altitude, s'est laissé tomber dans la vase.

Les dirigeables baptisés : « Capitaine Marchal », « Lieutenant Chauré », « Adjudants Vincenot et Réau », portent les noms des membres de l'équipage du dirigeable « République » tués en mission aux alentours de Moulin, le 25 septembre 1909. Le capitaine Lucien-Louis Marchal était né à Nancy le 21 janvier 1863 ; il repose au cimetière de Préville à Nancy.

Le capitaine Ferber, nom d'un autre ballon, rappelle la mémoire de cet officier d'artillerie qui se tue, aux commandes de son avion, le 23 septembre 1909 au meeting de Boulogne. Une caserne à la Croix-de-Metz, aujourd'hui disparue, portait également son nom.

CONCLUSION

Les aéronats qui peuvent naviguer, les ballons ronds ou allongés et autres cerfs-volants qui, d'une nacelle de toile, d'osier ou de métal ascensionnent, sont d'une autre époque.

Ces ballons gros et petits, gracieux ou ventrus, ont, dans la tourmente des premières années du siècle dernier, émerveillé et effrayé à la fois nos anciens.

Prodigieuses machines... Mais vos formes volumineuses et vos mouvements patauds ne vous laisseront aucune chance devant l'avion qui sort à peine du berceau mais qui se distingue déjà par sa maniabilité et sa vitesse qui lui permet d'aller toujours plus haut et toujours plus vite.

Jamais vraiment oubliés, vous êtes toujours le serviteur fidèle qui offre ses services sans faire d'éclat, ni parler de lui.

Enfant, sur la maison forestière du « Champ la chèvre », à la Poste de Velaine, un majestueux ballon dirigeable est passé. C'était dans les années 50 du siècle dernier. Mon père et la maison ont disparu. Mais, dans mon esprit, navigue encore le souvenir de cette baudruche aux dimensions exagérées par le souvenir de l'enfance.

LES TERRAINS D'AVIATION

TOUL CROIX-DE-METZ

En 1911, l'autorité militaire décide d'implanter un terrain d'aviation à Toul. Situé à La-Croix-de-Metz, à droite de la route de Pont-à-Mousson, la zone herbeuse qu'utilisent les avions mesure 700 sur 500 mètres.

Lieutenant à cette époque, l'ingénieur général Louis Mazier nous laisse quelques notes sur l'arrivée des premiers avions militaires à Toul. Venant de la « Coloniale », Louis Mazier est envoyé sur sa demande en stage, au 1er régiment d'aérostiers le 16 avril 1911, afin de se familiariser avec les « choses atmosphériques ». Il passe son brevet de pilote d'aéro-club le 25 septembre 1911, suit les cours de l'école aéronautique à Paris et obtient son diplôme d'ingénieur aéronautique avant de passer son brevet de pilote militaire, le 2 août 1912 avec le numéro 140.

Devant la menace de guerre contre l'Allemagne, le commandement décide d'équiper les cinq places fortes de l'Est, Toul, Verdun, Belfort, Maubeuge et Epinal, d'escadrilles d'aviation. Et c'est ainsi que le lieutenant Mazier doit rejoindre le terrain de Toul-Croix-de-Metz

au début d'octobre 1912. C'est à cette époque que les appareils commenceront à porter, sous leurs ailes, des cocardes tricolores d'un mètre de diamètre afin d'être identifiés du sol.

À la Croix-de-Metz, le terrain encore voué à la culture venait d'être labouré, des houblonnières sont toujours entretenues et le terrain ne dispose d'aucun bâti. C'est pour cette raison que l'avion du lieutenant Mazier, certainement le premier posé à Toul, ira à Dommartin-lès-Toul partager le terrain de manœuvres et le hangar du dirigeable « Adjudant Vincenot ». Trop petit, ce terrain ne connaîtra pas d'activité aérienne. C'est vers le 15 février 1913 que l'escadrille commandée par le capitaine Schneegans de la Coloniale occupera la Croix-de-Metz. Elle est alors composée de deux officiers, de trois sous-officiers et dispose de six avions. Il est surprenant de constater que le premier officier ayant un commandement aéronautique à Toul est de la « Coloniale » tout comme le lieutenant Mazier.

Le 20 février 1913, messieurs Painlevé et Bénazet, membres de la commission de la Défense à l'Assemblée Nationale visitent le terrain. Au cours de cette visite, Painlevé fait un vol avec le lieutenant Mazier comme pilote. A une altitude de 100 mètres à la verticale du terrain, le passager observe la construction de casernes et les houblonnières lorsque le moteur se met à cafouiller. C'est avec dextérité que le pilote se pose devant les hangars.

Au sol, le mécanicien inspecte le moteur, se tourne vers Painlevé, lui donne un morceau d'étoffe violette et lui dit : « *Vous avez oublié quelque chose* ». C'est avec soin que le parlementaire range dans son portefeuille, ce lambeau de soie, vestige de son écharpe qu'il avait perdue au décollage, mais qui, enroulée autour de l'axe de la dynamo était la cause de la panne moteur. Grâce à ce témoignage, nous supposons que les infrastructures du site datent de 1912.

La première escadrille posée à Toul-Croix-de-Metz, la HF1, rejoindra, fin 1913, l'escadrille MF 8 à Nancy.

Le 3 août 1914 à 18 h 45, l'Allemagne déclare la guerre à la France. Le lendemain, le baron De Schoen, ambassadeur d'Allemagne en poste à Paris, notifie le début des hostilités. La raison invoquée est le bombardement de Nuremberg par un avion français. Si l'argument s'avère faux, il est cependant vrai, que pour la première fois dans l'histoire, l'avion est choisi comme prétexte pour commencer une guerre.

De toute évidence, l'occupation du terrain est liée aux événements de la première grande bataille de la guerre, celle du Grand Couronné qui durera du 14 août au 12 septembre 1914.

Après l'échec de l'offensive française devant Morhange, les Allemands passeront à l'offensive en essayant de contourner par le sud de Nancy, les armées françaises massées aux frontières imposées en 1871 par le traité de Francfort puis, de prendre Nancy, restée française après le désastre de 1870.

Après la défaite de Morhange, les escadrilles qui étaient à Villers-lès-Nancy seront regroupées à Toul dès le 26 août 1914. A Toul également, seront les escadrilles engagées au bénéfice de la 2^e armée du général de Castelnau.

La bataille cessera le 12 septembre 1914. Elle verra le repli des troupes allemandes. Nancy sera sauvée. Se regrouperont alors à Pont-Saint-Vincent, Villers-lès-Nancy et Toul-Croix-de-Metz les escadrilles engagées auprès de la 1^{ère} armée du général Dubail et de la 2^e armée du général de Castelnau, toutes deux engagées dans la bataille du Grand-Couronné.

Les archives de l'escadrille de cavalerie MS31, formée à Dijon le 24 septembre, nous font revivre la vie d'une escadrille à Toul pendant la guerre.

Les trois Morane qui constituent l'escadrille arrivent à Toul au début d'octobre 1914, les batailles de la Marne et du Grand-Couronné viennent de fixer le front. Les missions confiées à l'escadrille sont la reconnaissance mais aussi l'attaque de ballons. Au début de décembre 1914, un appareil de l'escadrille lancera une vingtaine de kilos de redoutables fléchettes métalliques sur un ballon allemand, en ascension proche d'Essey-lès-Nancy. L'escadrille ira à Villers-lès-Nancy. C'est de là qu'elle ira bombarder le hangar à dirigeable de Metz-Frescaty le 26 décembre 1914, à titre de représailles au bombardement de Nancy dans la nuit de Noël par un dirigeable allemand Zeppelin. En février 1915, l'escadrille se portera sur le terrain « Capitaine Ferber » à Verdun, de retour à la Croix-de-Metz en avril 1915, elle repartira à Vadelaincourt en janvier 1916 pour s'opposer à une nouvelle offensive allemande sur Verdun.

À la mi-mars 1916, elle reviendra à Toul. Le 4 juin, une escadrille allemande de LVG vient bombarder Toul, l'adjutant Ortolini engage le combat et oblige un pilote à se poser dans nos lignes. Cet appareil restera exposé à Toul plusieurs jours.

Le 20 juillet 1916, le capitaine Villeneuve dispose de douze appareils. Il choisit l'« Archer Romain » comme insigne d'escadrille. Le 1^{er} octobre, l'escadrille

quittera une nouvelle fois Toul pour participer à la reprise des forts de Vaux et de Douaumont à Verdun.

Les personnels regrettent le confort des casernements de la Croix-de-Metz qui disposent de l'électricité et de hangars avions bétonnés.

Après l'entrée en guerre des Etats-Unis, le 4 avril 1917, le 1^{er} groupe d'interception est formé à la Croix-de-Metz que les Américains appellent « Gengoult ». Les escadrons de poursuite 94 et 95 se posent pour la première fois le 4 mai 1918. Le premier dépôt d'aviation, installé à Colombey-lès-Belles est opérationnel. Les Américains vantent l'infrastructure du terrain avec ses routes pavées entre les installations en dur et les douches chaudes, les installations aéronautiques avec des hangars Bessonneau montés à chaque coin du terrain. Toul est la terre promise avec son aérodrome magnifique. La garnison est splendide sans oublier la proximité de deux villes avec leurs loisirs.

« Je préférerais sauter plutôt que de brûler à bord »... disait souvent le major Lufbéry. Le dimanche 19 mai 1918, vers 10 heures, l'alerte est donnée à la Croix-de-Metz. L'appareil du major Lufbéry est indisponible, c'est avec un autre appareil, un Nieuport, qu'il décolle pour engager le combat contre l'intrus, un Albatros version photo. Après l'échange de quelques rafales, l'appareil du major Lufbéry est touché. Que s'est-il passé dans les dernières secondes du combat ? Personne ne le saura jamais... Ce qui est sûr, c'est que le major Lufbéry tombera ou sautera de son appareil en feu pour aller s'écraser contre une palissade proche de la Moselle à Maron. Son remplaçant à la tête du 94^e escadron de poursuite sera le major Richenbaker qui, avec vingt-six victoires aériennes, sera l'as des as américain.

Le 1^{er} groupe d'intercepteurs est au complet le 2 juin 1918, après l'arrivée des 27^e et 147^e escadrons. Le groupe détruira cent cinquante-et-un avions et cinquante ballons. Le 135^e escadron équipé d'avions français Spad XIII, arrive à Toul le 30 septembre 1918 ; il accomplira mille missions de reconnaissance et de photos et abattra huit avions ennemis.

La présence de l'aviation américaine sera également attestée à Saizerais, Dommartin-lès-Toul, Biqueley, Ménil-la-Tour, Gondreville et Ochey.

Pendant la guerre, la ville de Toul sera bombardée deux fois. Le bilan donnera trois cent trente-neuf militaires tués et dix-huit civils. La moitié des victimes sont des enfants, victimes innocentes de leur curiosité.

SAIZERAIS, MANONCOURT, ROSIÈRES-EN-HAYE

L'aventure aéronautique de **Saizerais** est marquée par l'occupation d'un terrain au lieu-dit « Au Brûlé » proche du bois de « Saint Igon », pendant toute la guerre. Les anciens appellent le chemin qui relie Saint-Georges au bois Saint-Igon « Le chemin d'aviation ».

En 1916, l'escadrille 75 en provenance de Lunéville y pose ses Spad de reconnaissance. De novembre 1916 à mars 1917, les Farman de la F 223 occuperont le site, comme le feront les Nieuport de la N 89 en juin et juillet 1917. Au début de 1918, l'escadrille 257 avec ses Dorand de bombardement partagera le terrain avec les Salmson de la 122^e escadrille, spécialisée dans la reconnaissance aérienne. Le groupe d'observation de la 1^{ère} armée américaine avait ses avions sur le terrain en septembre 1918.

À **Manoncourt**, les escadrilles françaises, N 68, 77, 87 feront des séjours sur le terrain entre juin et septembre 1917. En juillet 1917, il est envisagé d'aménager un terrain d'aviation à Rosières-en-Haye. Mais ce n'est qu'en 1918 que des travaux de nivellement seront entrepris « Aux Deux Tours », sur le site de l'ancienne base que nous connaissons aujourd'hui. Inachevé à l'armistice, le terrain ne sera pas utilisé pendant la Grande Guerre.

BICQUELEY ET CHAUDENEY.

À **Bicqueley**, en septembre 1918, un camp d'aviation « Au Groux », permet aux escadrilles BR 208 et BR 214 d'y poser leurs Bréguet-Renault. La mission de ces escadrilles est le réglage des tirs d'artillerie. Les anciens se souviennent de cette femme, qui la hotte sur le dos, est happée par une aile d'avion au roulage. La malheureuse trouvera la mort dans cet accrochage peu banal. En 1918, le parc aéronautique n° 8 est installé à **Chaudeney**.

GONDREVILLE

Dans une note émise par le groupe d'armées de l'est, le 11 juillet 1917, il est demandé au commandant du groupe de bombardement n°5 d'effectuer des reconnaissances afin de trouver des terrains capables de recevoir des avions à **Gondreville** et à Velaine-en-Haye. Seul un site sera aménagé à Gondreville.

Le 13 septembre 1917, le maire de Gondreville, Mangin, informe le conseil municipal de la lettre adressée par le lieutenant-colonel Petit, chef du Génie de

Toul, l'informant de la création d'un terrain d'aviation. Il est demandé la désignation d'un expert agricole capable d'évaluer la valeur locative des terres réquisitionnées. Les travaux de nivellement sont exécutés par le Génie italien, un drainage constitué de fagots, recouvert de pierraille et de terre est réalisé. La chefferie du Génie de Toul, dresse le plan des terres réquisitionnées le 15 septembre 1917. Sur quatre-vingts hectares, le terrain occupe à la sortie du village, la partie droite du chemin de Villey-le-Sec. Les travaux ne sont pas terminés le 19 février 1918, date à laquelle les Allemands viennent bombarder le terrain. Les onze bombes larguées de l'autre côté du chemin de Villey-le-Sec, ne feront que des dégâts légers.

Le descriptif du terrain, situe trois ou quatre hangars Bessonneau, le long de la voie de 60, les ouvertures orientées vers la ferme du Charmois. Quelques tentes sont également montées. Ces campements de toile, abriteront les personnels et les avions français. Des baraques en bois du type Adrian, le long de la route nationale à hauteur du château, seront occupées par les Américains.

Le ravitaillement en essence et en pièces détachées pour avions est assuré par le "Coucou", petit train à voie étroite qui donne aujourd'hui son nom à une rue du village. L'ordre de bataille du 15 mars 1918 stipule la présence sur le terrain du quartier général aéronautique du 32^e corps et de l'escadrille de bombardement AR 41 (avions Renault).

La première escadrille française créée en 1912, est à Gondreville le 11 novembre 1918 ; elle est alors équipée de Salmson. La 85^e escadrille équipée de Spad arrive sur le terrain le 12 novembre 1918 ; elle y restera jusqu'au 19, date de son départ pour Lunéville.

Nous trouvons, dans les archives municipales, la mention du vin d'honneur offert par la mairie aux aviateurs américains de l'escadron 91, le 4 juillet 1918, à l'occasion de la fête nationale des Etats-Unis. Cet escadron est basé sur le terrain ; des officiers logent chez l'habitant. Spécialisée dans la photographie aérienne, commandée par le lieutenant Everett Cook, cette unité équipée de Salmson sera engagée sur Etain, Conflans, Metz. Dans le village logent trois cents soldats français.

La petite histoire nous cite l'aventure du nommé Buttasi qui, employé au développement photographique, se brûle les moustaches après l'explosion d'un séchoir à essence, outil utilisé pour le séchage des photos. Dans ses confidences, il avoue son désarroi puisque sa petite amie française était très fière de ses belles bacantes.

QUELQUES NOTES...

Dans ses souvenirs d'enfance, un ancien me racontait qu'un pilote, Louis Brullard, fils des propriétaires du château, était sur le terrain. Les gosses du village allaient le voir car il donnait la permission de monter dans son avion. Heureux, de pouvoir imiter quelques instants ces pilotes qui font leur admiration, les enfants de la guerre, oubliaient un court instant le cauchemar du moment.

Chez les Américains, l'approche des installations était défendue et les avions étroitement gardés. L'escadron américain quittera Gondreville les 21 et 22 septembre 1918, pour gagner Vaincourt dans la Meuse. Le 12 septembre, le 24^e escadron d'observation américain qui était équipé de Salmson était sur le terrain. Il est arrivé de compter une cinquantaine d'appareils sur le terrain, des Spad et Nieuport comme chasseurs, des Voisin et des Farman comme bombardiers.

L'histoire, friande de cocasseries, nous laisse le témoignage de la mise en place, à Gondreville, de l'escadrille AR 41. Nouvellement transformée sur Salmson, elle quitte Etampes, le 1^{er} juin 1918 à 11 h 30 et 11 h 45, en deux groupes de cinq appareils. Six pilotes arrivent entre 14 h 30 et 14 h 45. Trois pilotes, victimes d'ennuis mécaniques, rejoindront le lendemain après réparation des appareils en pleine campagne. Enfin, le dixième pilote, après s'être perdu plusieurs fois, cassera son appareil proche de Bar-sur-Seine.

Un projet resté dans ses cartons, faisait état d'un second terrain, aux abords de la « Croix-Saint-Nicolas ». La paix retrouvée, des carcasses d'avions accidentés encombrant le terrain, les baraques sont abandonnées, les terres rendues à la culture en 1920.

THUILLEY-AUX-GROSEILLES

Ce terrain est appelé **Thuilley-aux-Groseilles** par les aviateurs de la grande guerre. Outre le village, **Ochey** désigne aussi le plateau qui domine Thuilley à l'ouest. C'est en 1938, que le terrain prendra le nom d'Ochey, puis en 1961 de Nancy-Ochey.

L'histoire narrée par les anciens, nous indique l'arrivée, en septembre 1915, de deux hommes au village. Grande est la surprise des villageois, en voyant ces deux personnages, l'un est doté d'une carabine, l'autre est vêtu d'une peau de chèvre. Des témoins

venant du plateau affirment y avoir vu un aéroplane amarré au lieu-dit « Les Vignes ». C'est ainsi, qu'est arrivé le premier appareil, un Breguet-Michelin de la 17^e escadrille, piloté par le sergent Guyot, avec le maréchal-des-logis Lebouleau, son mitrailleur.

Le lendemain et les jours suivants, un véritable ballet aérien attirera une population curieuse de voir pour la première fois un avion. En vol ou sur l'herbe, les appareils et leur bruit attirent les commentaires d'usage que l'on connaît encore aujourd'hui. Les exclamations expriment toujours l'admiration ou la peur, la curiosité ou le respect.

En septembre 1915 donc, cent cinquante hectares de terre agricole laisseront la place au premier aménagement aéronautique sur le site. Sont dressés, face à la patte d'oie des chemins de la Gravière et de Germiny, des hangars de toile Bessonneau et des baraques en bois. Adossés à la départementale n°3, sont montés des hangars et des baraquements. Enfin, dominant les installations par sa hauteur, un hangar en toile pour dirigeable, complétera les infrastructures.

Le 5^e groupe de bombardement devient opérationnel avec ses trois escadrilles (BM 117, BM118, BM119), équipées de Breguet-Michelin, les « Cages à poules ». Ces avions sont difficiles à maîtriser, le manque de puissance du moteur entraîne un roulage long avant le décollage, la visibilité médiocre à l'avant de l'appareil rend les atterrissages dangereux. Avec leurs chevaux, les agriculteurs, positionnent les avions face au vent avant les décollages. Ils dégagent et tractent aussi les avions cassés aux atterrissages. Le corbillard, nom donné au cheval qui assure cette besogne, ne manque jamais d'ouvrage.

Les accidents graves sont nombreux. Le 26 février 1916, un Breguet-Michelin s'écrase dans le bois « Des quarante jours » ; une stèle commémore la disparition de l'équipage, le lieutenant de Cosnar et le maréchal-des-logis Chatelard. Une seconde stèle est élevée à la mémoire de Pierre Savy en bordure de la route de Crépey. Le capitaine Richet se tue sur Metz-Sablou, le lieutenant Fusiller sur les tranchées proches de Gondreville.

Durant toute la guerre, existera un incessant ballet entre les terrains d'Ochey, Pont-Saint-Vincent, Villers-lès-Nancy, Malzéville. Ballet orchestré par les batailles du Grand-Couronné proche de Nancy, les bombardements de sites industriels ennemis, les batailles de Verdun et de Saint-Mihiel.

L'histoire cocasse du terrain est celle de cet avion anglais, qui de nuit, enlève le coq du clocher d'Ochey. Les quatre membres d'équipage sont récupérés dans un champ. L'avion, avant de poser ses roues sur l'herbe, venait de casser deux cerisiers. Le pilote reviendra en pèlerinage sur les lieux, en 1958. Si cette histoire est toujours gravée dans la mémoire des anciens, il faut aussi faire référence aux événements de cette époque à Ochey, au travers de deux faits historiques.

Le premier est la présence de la 41^e escadre britannique dotée d'appareils FE.2b, de DH4 et de bombardiers bimoteurs Handley Page. Cette présence est signalée le 11 octobre 1917 avec son poste de commandement à Neuville-sur-Madon. Si cette localité n'existe pas, il paraît logique d'interpréter Bainville-sur-Madon, village proche du terrain d'aviation de Pont-Saint-Vincent. Les trois escadrons de l'escadre peuvent être dispersés sur les terrains d'Ochey et de Malzéville.

La seconde référence est la création de la Royal Air Force, le 1^{er} avril 1918 avec des unités provenant de l'armée de terre et de la marine. Dès sa création, la RAF se dotera d'une unité de bombardement stratégique autonome, l'Independent Air Force. Les missions de cette unité, créée le 5 juin 1918 à Ochey, sera la destruction d'objectifs situés au cœur de l'Allemagne. Cependant, le 26 septembre, elle sera engagée dans l'offensive du saillant de Saint-Mihiel, avec les aviations française et américaine.

Comme quoi, en plus du coq enlevé et du cerisier cassé, bien des choses se sont passées à Ochey...

Vingt-et-un raids seront menés pendant la guerre, parfois on comptait quatre cents avions sur le terrain. Deux bombardements en 1915, cinq en 1916, sept en 1917, sept en 1918. C'est la veille de l'armistice,

le 10 novembre 1918, que le terrain sera bombardé une dernière fois. Les anciens se souviennent que le bombardement, dans la nuit du 5 au 6 décembre 1917, avait duré douze heures. Trois batteries de défense contre avions, équipées de projecteurs, protégeaient le site. Une était à l'angle nord-est du terrain, les deux autres au lieu-dit « la Ferme des Gymées ». Des ouvriers étrangers, hindous, russes, annamites et des prisonniers de guerre assuraient les réparations causées par les bombardements. À la fin de la guerre, certaines installations seront démontées et iront à Etampes ; la partie centrale du terrain restera militaire sans activité réelle ; les quarante hectares de la partie ouest seront rendus à la culture. Commence l'entre-deux-guerres, mais personne ne connaît alors l'expression.

CONCLUSION

La houblonnière située « Au Pont-Saint-André », le long de la route de Pont-à-Mousson a disparu depuis longtemps. Là était le premier terrain d'aviation du Toulois qui, la Grande Guerre durant, voyait une multitude d'avions tourner au pied du « Saint-Michel » d'abord, engagés dans la bataille du Grand Couronné, au début du conflit et la reprise du saillant de Saint-Mihiel, à la fin de la grande tragédie du début du siècle dernier.

Un ancien, par son témoignage verbal, nous narre la petite histoire avec un rien de petites choses, qui en fait, est l'histoire que nous aimons tous, puisque c'est la nôtre. Merci à lui, d'avoir su nous faire revivre les joies et les tristesses de ces hommes qui, de chez nous ou venant de l'autre côté de l'océan, ont contribué au retour de la paix. Il n'est plus là pour nous raconter ses souvenirs mais à nous de transcrire sa mémoire pour que du verbe reste l'écrit.