

# Sommaire

## Introduction

- 1) Les escadrilles aériennes
- 2) Position des parcs d'aviation le long du front d'Alsace-Moselle.
  - 2.1) Haut-Rhin
  - 2.2) Meurthe et Moselle
  - 2.3) Vosges
  - 2.4) Territoire de Belfort
- 3) L'organisation de l'aérostation française
  - 3.1) La place forte de Toul
  - 3.2) La place forte d'Epinal
  - 3.3) La place forte de Belfort
- 4) Les compagnies d'aérostiers déployées sur le front d'Alsace- Lorraine.

## ANNEXE



Arch. privée

## Introduction

### Création

Dans le plus grand secret, le premier vol motorisé fut réalisé par les frères WRIGHT, le 1<sup>er</sup> décembre 1903, en Caroline du Nord. Ayant appris cette nouvelle, le lieutenant Ferdinand FERBER, passionné par les expériences de l'aviation, engage ses propres recherches qui vont aboutir par un premier vol motorisé le 27 mai 1905 bien que l'envol n'ait pas été effectué de manière autonome. N'étant plus tenue par le secret, les frères WRIGHT annoncent officiellement un vol de 38 kilomètres le 5 octobre 1905. Les recherches dans ce domaine vont alors s'amplifier ; ce qui amène la construction du premier parc d'aviation à Jusigny. Ce dernier ouvre le 23 mai 1909 avec une école de pilotage d'où vont sortir les premiers pilotes de l'armée.

Afin de déterminer le rôle que l'aviation peut amener à l'armée, les premiers avions vont être engagés dans les grandes manœuvres de 1910. L'état-major prend alors la mesure des avantages qu'apportent l'aviation dans le réglage des tirs d'artillerie et les vols d'observations. De cette expérience concluante, par décret est créée l'inspection permanente de l'aviation militaire dont la responsabilité est confiée au général Pierre ROQUES. Il détermine les spécificités du cahier des charges de la construction d'appareils répondant aux exigences militaires. Les ambitions de l'état-major de l'armée sont, à cette époque, d'équiper l'ensemble des corps d'armée d'une section d'aviation. L'usage de la photographie et de la TSF dans l'aviation vont accroître sa notoriété. Les grandes manœuvres de 1912 vont une nouvelle fois démontrer l'efficacité des avions pour l'artillerie. Le 29 mars 1912 vote une loi qui porte la création officielle de l'aviation militaire. Cette loi définit les conditions de recrutement de ses membres et son organisation générale en sections d'aviation, réparties selon une assise territoriale qui suit celle des grandes unités militaires placées à la frontière de l'Est. Dans la foulée, les premières escadrilles voient le jour avec un marquage réglementaire.



*Timbre à date 'Premier-Jour', émis pour la sortie du timbre-poste Georges GUYNEMER, représentant son avion avec le marquage réglementaire : cocarde sous les ailes inférieures et marquages du type, le numéro de série et charge utile sur l'empennage ne sont pas visible ici)*

En 1913, l'orientation prise est d'utiliser l'aviation principalement dans le réglage de tirs d'artillerie et de reconnaissance aérienne. On envisage également de compléter la formation des pilotes au tir à la mitrailleuse et au bombardement. En ce début de l'année 1914 commence seulement la formation du personnel au réglage d'artillerie.

Les relations diplomatiques entre l'Allemagne et la France sont difficiles. Chaque incident frontalier est pris très au sérieux tel que le survol "accidentel", le 11 mars, de l'Alsace par un avion de l'escadrille BL 10 de Belfort.

Le 28 juin 1914, l'archiduc François-Ferdinand d'Autriche est victime d'un attentat à Sarajevo. Le 3 août 1914 à 18h45, la France déclare officiellement la guerre à l'Allemagne. La mobilisation décrétée, les escadrilles sont réparties dans les cinq armées françaises. Elles sont chacune placées sous l'autorité d'un directeur (généralement un officier supérieur) qui n'est pas pilote. Le long de la frontière de la France et de l'Allemagne se répartissent la 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> Armée françaises auxquelles font face la 7<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> Armée allemande. Les premières escadrilles françaises rattachées à ces armées sont principalement installées sur les secteurs de Toul, Nancy, Epinal et Belfort. Elles ont toute une zone de surveillance bien définie.

### Offensive en Alsace.

Dès le 5 août, les escadrilles BL 3 et BL 10, positionnées à Belfort, partent en reconnaissance sur le secteur Sud de l'Alsace. Au cours de l'incursion de la 1<sup>ère</sup> Armée en Alsace, l'escadrille 10 suit l'offensive et s'installe 2 jours (le 9 et 10 août 1914) sur le terrain de Heimsbrunn au Sud-Ouest de Mulhouse. Dans la matinée du 10 août, le caporal Joseph THORET de la BL10 va livrer le premier combat aérien contre un Aviatik (modèle d'avion allemand) qu'il a vu partir sur Belfort. A son retour, il va l'attaquer et lui tirer les six balles de son revolver mais sans autre résultat que d'endommager son propre avion. Face à une contre-offensive allemande, toutes les troupes françaises se retirent une première fois du secteur. A la même date, le détachement Sud de la 1<sup>ère</sup> Armée est transformé en 7<sup>e</sup> Armée ; celle-ci est placée sous les ordres du général PAU qui prend comme directeur de son aviation le Capitaine Georges BELLENGER. PAU a l'ordre de reprendre l'offensive. Dans le même temps, la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> Armée entament une percée en Lorraine. Le 14 août, le 7<sup>e</sup> corps d'armée allemand bat en retraite de Mulhouse. Pessimiste, l'état-major français reste sur ses gardes. Les reconnaissances aériennes témoignent d'une absence de troupes ennemies sur la région. Avec prudence, une nouvelle offensive est engagée et le 16 août les troupes françaises réoccupent Mulhouse. Malgré cette avancée sans grande résistance, le général fait stopper son armée ce qui permet à l'armée allemande de se réorganiser et de contre-attaquer. Recevant en plus de mauvaises nouvelles du front de Lorraine, le général PAU est obligé de retirer ses troupes vers les Vosges et Belfort sur une ligne de front qui ne bougera plus. Pour ralentir l'avancée allemande, l'aviation française va bombarder les troupes en progression sur les cols des Vosges.



Combat près d'Altkirch (à proximité de Mulhouse) en août 1914. Sur l'illustration, on voit un avion abattu chutant vers le sol. Arch. privée

### La percée en Moselle

Pendant que l'Armée d'Alsace (nom de la 7<sup>ème</sup> Armée) se bat sur le secteur de Mulhouse, le 15 août 1914, en Moselle, la 1<sup>ère</sup> Armée du général Auguste DUBAIL et la 2<sup>ème</sup> Armée du général Edouard de CASTELNAU attaquent sur les objectifs qui leur ont été fixés. La ligne de front s'étend de Morhange (objectif de la 2<sup>ème</sup> Armée) à Sarrebourg (objectif de la 1<sup>ère</sup> Armée). Les 4 escadrilles (HF 1, MF 8, HF 19 et MF 20), basées à Villers-lès-Nancy, rattachées à la 2<sup>ème</sup> Armée dont le chef d'aviation est le colonel Alphonse CARON, vont principalement être engagées dans cette offensive. Leur mission est de déterminer des objectifs pour l'artillerie. Le 16 août, une nouvelle escadrille – la MS 23 dans laquelle se trouve Roland GARROS – va grossir les rangs de ces unités d'aviation. Cette escadrille va se spécialiser dans les reconnaissances de profondeur, c'est-à-dire loin derrière les lignes ennemies. Le 19 août, Roland GARROS, avec à bord de son avion son observateur, s'attaque – sans succès – à l'aide d'un mousqueton à un avion allemand, à l'aller comme au retour de sa mission de reconnaissance.



Lettre de correspondance en franchise militaire destinée à la troupe et illustrée d'un avion Henry Farman. On voit bien sur l'image la position du pilote et du mitrailleur de tête. Arch. privée

Dans le même temps l'armée française subit une sérieuse défaite lors des combats de Morhange qui l'oblige à faire retraite. Dès le 26 août, les escadrilles basées à Villers-les-Nancy sont regroupées à Toul. L'armée allemande tente alors une percée sur Charmes mais qui est repoussée grâce à l'action combinée de l'artillerie et de l'aviation, de par ses reconnaissances et informations dans le réglage des tirs. Le colonel CARON, suite aux combats des pilotes de la MS 23, va approuver cette action avec comme mot d'ordre de faire la chasse aux avions ennemis. Roland GARROS, accompagné du Lieutenant de BERNIS (reconnu bon tireur) remporte, le 25 août 1914, son premier succès en abattant un avion (peut-être du FFA 3b) au-dessus de Lunéville.



Recto d'une carte-postale expédiée le 23 août 1914 montrant un appareil de reconnaissance allemand abattu par la défense aérienne du secteur de Lunéville – Vu internet

La 3<sup>ème</sup> Armée, positionnée depuis la mobilisation sur un front allant du Luxembourg jusqu'au sud de Metz, a subi de lourde perte lors de l'offensive allemande de début août par le Luxembourg et les Ardennes. Le général RUFFEY est obligé de retirer ses troupes du Nord de la Meurthe-et-Moselle. Dans sa retraite, elles abandonnent les terrains d'aviations de leur secteur.

### Nouvelle organisation de l'aviation française

A partir de septembre, malgré la tentative offensive allemande sur le Grand Couronné de Nancy, le front en Alsace-Lorraine va se stabiliser et au milieu du mois d'octobre, les tranchées se dressent sur l'ensemble du front allant de la Mer du Nord à la Suisse. Le Haut Etat-Major, dubitatif avant le conflit sur l'usage de l'aviation, admet finalement l'importance jouée par celle-ci dans les premiers combats. Dans une note du 27 août 1914, Joffre avait stipulé que « *Les commandants d'armée mettront donc dorénavant, à la disposition des commandants de corps d'armée et de divisions de réserve, un certain nombre d'avions, qui seront spécialement employés à découvrir les objectifs et à donner aux batteries tous renseignements nécessaires pour l'exécution du tir* ». Le conflit prenant une nouvelle tournure, le Haut Etat-major décide de revoir sa stratégie aérienne. Dans une note du 8 octobre 1914, le commandant BARES définit clairement le rôle des escadrilles à mettre au service des armées pour répondre aux besoins d'observations et de reconnaissance sur son secteur, de réglages d'artillerie, défensifs par l'attaque des moyens aériens ennemis et offensifs par le bombardement. L'optimisation de la maintenance des appareils va également se jouer par l'organisation de la production d'avions et la standardisation des modèles. Mais la production croissante s'accompagne aussi par la formation et la réouverture d'école de pilotage (fermée trop hâtivement au début du conflit). Les industriels vont ainsi s'atteler à développer des avions plus robustes pour le transport de charge plus importante. Ils vont également chercher à améliorer les dispositifs de tirs sur les avions afin de faire naître de véritables escadrilles de chasse. De par la caractéristique technique de leurs avions, les escadrilles vont donc se spécialiser au fil du conflit dans la chasse, la reconnaissance, et le bombardement.

De nouvelles escadrilles vont ainsi naître et occuper des positions stratégiques en fonction des besoins des états-majors d'armée dont celui de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> Armée positionnées sur le front d'Alsace-Moselle. Ces escadrilles seront regroupées sur les terrains de Pont-Saint-Vincent, Villers-les-Nancy et Croix-de-Metz. Leur principale mission est la reconnaissance et l'attaque de ballons. En raison d'une guerre de position, l'objectif premier est maintenant de porter atteinte à l'ennemi derrière les lignes. Le 23 novembre 1914, les escadrilles VB 1, VB 2 et VB 3 sont regroupées pour former le Groupe de Bombardement n°1 (GB 1). Ce groupe va être positionné sur le plateau de Malzéville. Le 26 décembre 1914, une escadrille ira bombarder le hangar à dirigeable de Metz en représaille à un bombardement effectué la veille par un Zeppelin sur Nancy.



Arch. privée

Le 1<sup>er</sup> trimestre 1915, voit ensuite la création du GB2, puis du GB 3 et 4. Toutes les escadrilles rattachées à un groupe de bombardement se voient ajouter la valeur 100 à leur ancien numéro. Cela donnant la répartition suivante :

Groupe de bombardement	Numérotation	Terrain signalé avant regroupement en juin 1915	Objectif premier avant regroupement en juin 1915
<b>GB 1</b> (créée le 23/11/1914)	VB 101 (ex VB 1)	Toul, puis Malzéville	Diverses cibles derrière les lignes ennemis, principalement, les gares et sites industriels, sur un front allant de Verdun à Colmar.
	VB 102 (ex VB 2)	Toul, puis Malzéville	
	VB 103 (ex VB 3)	Toul, puis Malzéville	
<b>GB 2</b> (créée le 16/01/1915)	VB 104 (ex VB 4)	Malzéville	
	VB 105 (ex VB 5)	Malzéville	
	VB 106 (ex VB 6)	Malzéville	
<b>GB 3</b> (créée en mars 1915)	VB 107 (ex VB 7)	Belfort, puis Malzéville	
	VB 108 (ex VB 8)	Belfort, puis Malzéville	
	VB 109 (ex VB 9)	Belfort, puis Malzéville	
<b>GB 4</b> (créée en mars et dissoute le 28/11/1915)	VB 110 (ex VB 10)	Malzéville	
	VB 111 (ex VB 11)	Malzéville	
	VB 112 (ex V 29)	Malzéville	



Dans un premier temps, les bombardements sont effectués sur des objectifs stratégiques derrière le front en Moselle et en Alsace. Ils s'attaqueront principalement au nœud ferroviaire sur ces territoires. Avec l'amélioration technologique des moteurs, le rayon d'action des bombardiers va s'étendre jusqu'à pouvoir lancer des bombes sur le territoire de l'Allemagne et s'en prendront aux sites industriels. Forte de leur divers succès opérationnels, les quatre GB sont finalement regroupés, en juin 1915, sur le plateau de Malzéville pour des missions collectives sur l'Allemagne. Ils poursuivent leurs missions de bombardements en territoire ennemi. Mais la riposte ne se fait pas attendre, l'aviation allemande a produit un type d'avion Fokker Eindekker avec un tir synchronisé à travers l'hélice qui en fait vite un ennemi redoutable pour les bombardiers français de type Voisin. Temporairement, les groupes de bombardement sont envoyés en Champagne en soutien à une offensive lancée par le Grand Quartier Général et reviennent sur Malzéville en octobre 1915. Mais un pilote allemand d'une unité de Metz occasionne à cette époque de nombreuses pertes aux unités de bombardements ; il s'agit Oswald BOELKE. La stratégie de bombardement va alors changer. Ils s'opèrent dorénavant de nuit et, le jour, les bombardiers sont escortés de chasseur. Dotés d'avions devenus techniquement obsolètes, les unités de bombardiers vont donc s'employer à de simples opérations tactiques. Début 1916, dans une note du général Joffre, leur objectif sera dorénavant principalement les voies de communications vers le front (gares et voies ferroviaires), les établissements ennemis à proximité du front (dépôts et terrains d'aviation) et la riposte sur les villes allemandes (exception faite sur celles d'Alsace-Moselle).



La Guerre en Haute-Alsace — Aéroplane du Lieutenant Sippe retour du raid de FRIEDERICHAFER

Arch. privée

Groupe de bombardement en 1916 en Lorraine et Territoire de Belfort	Numérotation Des escadrilles	Terrain de stationnement	Commentaires
<b>GB 1 et GB2</b> - à disposition du Groupement d'Armées de l'Est - Le GB2 est dissout le 15/06/1916	VB 101	Malzéville jusqu'au 14/03/1916	
	VB 102	Malzéville jusqu'au 03/02/1916	
	VB 103	Malzéville jusqu'au 03/02/1916	
	VB 104	Malzéville	Intégrée au GB2 jusqu'à la dissolution
	VB 105	Malzéville	Intégrée au GB2 jusqu'à la dissolution
	VB 106	Malzéville	Intégrée au GB2 jusqu'à la dissolution
	VC 110	A Malzéville à partir d'avril 1916	Renforcée des unités du GB2 après dissolution
	VB 112	Malzéville jusqu'au 03/02/1916	
	VB 114	Malzéville jusqu'en avril 1916	
	C 66	Malzéville	Escadrille de chasse d'accompagnement qui passe au G.B.1 après dissolution du G.B.2
	CEP 115	Malzéville	Escadrille de chasse d'accompagnement qui passe au G.B.1 après dissolution du G.B.2
	N 65	Malzéville	Escadrille de chasse à disposition du GB 2 jusqu'à la bataille de Verdun.
	N 124	Malzéville à partir du 25/10/1916	Escadrille de chasse d'accompagnement composée de volontaires américains
<b>GBB (créé le 01/12/1915 – GB Belfort) renommée GB 4</b>	MF 20	Belfort	
	MF 29	Belfort	
	MF 123	Belfort	Créée par dédoublement de la MF 29 le 10/02/1916
	MF 34	Belfort	
	BM 120	Belfort à partir du 25/08/1916	
	C 61	Belfort	Escadrille de chasse d'accompagnement qui quitte Belfort fin janvier 1916
	N 124	Belfort du 19/04 au 21/05/1916 Belfort du 20/09 au 24/10/1916	Escadrille de chasse d'accompagnement composée de volontaires américains
<b>GBM (Bréguet-Michelin) devient le GB5</b>	BM 117	Ochey	
	BM 118	Ochey	
	BM 119	Ochey	

En juillet 1916, le 3<sup>e</sup> Wing du Royal Navy Air Service vient s'installer à Luxeuil où se trouvent déjà des escadrilles du G.B.4. Mais suite au désastre d'un raid de jour sur Oberndorf, l'unité anglaise est installée à Malzéville puis Ochey d'où elle effectue uniquement des bombardements nocturnes.

A partir de l'automne 1917, équipés de nouveaux types d'avions, les unités de bombardement françaises regagnent en efficacité.

Le Breguet XIV B2 peut emporter jusqu'à 350kg de bombes et équipent l'ensemble des escadrilles de bombardement permettant ainsi d'intensifier, à partir de début 1918 et jusqu'à la fin du conflit, les bombardements sur des objectifs stratégiques et militaire en Allemagne le long du Rhin. Par décision politique, les territoires occupés d'Alsace-Lorraine sont relativement épargnés car tout bombardement est interdit.



À la fin du conflit de nombreux Breguet XIV sont démilitarisés et vont être rachetés par la Société des lignes Latécoère pour être utilisés dans l'aéropostale.

Le Breguet XIV était un avion très performant qu'en 1917 il avait été produit en plusieurs versions désignées A2, pour les vols de reconnaissance, B2 pour le bombardement et C2 pour la chasse.

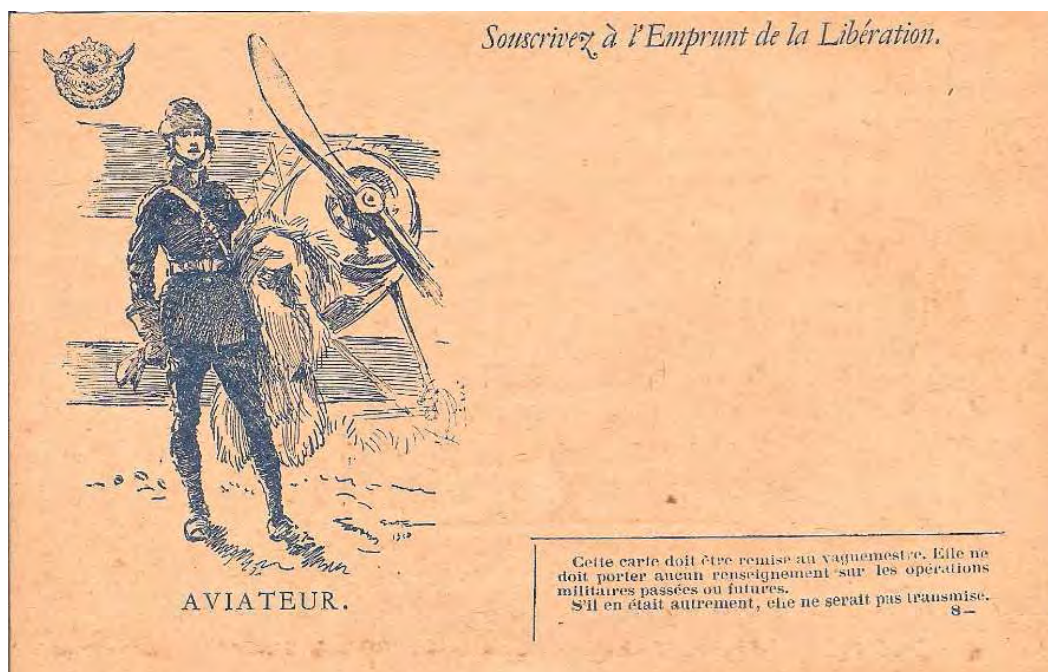
### L'apparition et l'essor des unités de chasse

Dès 1914, les pilotes français prennent l'initiative sur la chasse aux avions ennemis qui survolent le territoire. Par armée, présente sur le front, est mise à disposition une escadrille spécifique dont la mission est la reconnaissance à longue distance et la chasse aux avions allemands. Le commandant Charles TRICORNOT DE ROSE, chef de l'aviation de la 5<sup>e</sup> Armée, va spécialiser son escadrille dans la chasse. Il demande à ses pilotes de se porter au contact l'avion ennemi pour permettre à son observateur d'abattre le pilote. La chasse s'effectuait donc de cette manière avant que n'apparaisse le tir synchronisé à travers l'hélice.

Au début de 1915, à la demande de l'armée française, Roland GARROS reprend et développe son projet de tir synchronisé lancé en 1912, il commence, en avril 1915, a remporté des succès sur le front du Nord. Malheureusement, lui et son avion tombent dans les mains de l'ennemie qui va soigneusement l'étudier.

A partir de l'été 1915, l'aviation allemande avec son avion Fokker commence à remporter beaucoup de succès face à l'aviation française et britannique. En Lorraine, les unités de bombardement effectuent leur mission avec de grande difficulté et la crainte de rencontrer ces avions dont le tir synchronisé est redoutable d'efficacité. Indéniablement, l'aviation allemande dispose avec cet avion d'un avantage tactique dans le combat aérien sur l'aviation française. Un nouvel appareil, le Morane-Saulnier type N, toute aussi performant que le Fokker Eindecker, est expérimenté par l'escadrille MS 49 basée à Fontaine. Son pilote, Eugène GILBERT, va homologuer sa première victoire avec cet avion, le 17 juin 1915, en abattant un Aviatik C de la *Flieger Abteilung 48* au nord de Thann. Malgré ses succès, ce type d'avion est produit en petit nombre et va équiper quelques escadrilles françaises ; mais l'aviation française a décidé de retenir le biplan Nieuport X, plus performant, pour équiper ces escadrilles de chasse. Le 11 juillet, l'adjudant Pégoud remporte sa sixième victoire dans les Vosges, avec son Nieuport, en abattant un Aviatik C à Altkirch. Les escadrilles N65, N67 et N65 voient le jour et sont alors chargés d'escorter les escadrilles de bombardements basés sur le plateau de Malzéville. L'année 1915 a ainsi vu la naissance de la chasse dans l'aviation française. Ces escadrilles spécialisées dans ce type de tactique vont avoir la mission d'assurer la protection des escadrilles de reconnaissance ou de bombardement ; ce qui met très vite fin au combat individuel.

En février 1916, la bataille de Verdun va être l'évènement déclencheur de la création de véritable escadrille de chasse dont la mission essentielle est de passer à l'offensive. Le commandant Tricarnot de Rose rassemble les meilleurs pilotes qui vont principalement attaquer les avions et les ballons captifs utilisés pour le réglage d'artillerie. Lorsque la bataille débute, Jean NAVARRE, affecté à l'escadrille N48 en Lorraine remporte une victoire le 21 février 1916 près du fort de Badonviller avant d'être affecté à la N67 où il se fera reconnaître comme un des as de l'aviation française par son nombre de victoires.



Carte en franchise militaire illustrée d'un avion SPAD 7 – Arch. privée

Mais en cette année 1916, pour la chasse allemande, la suprématie de l'air est totale car les avions Nieuport qui équipent la chasse française sont technologiquement dépassés. Cependant, grâce à des pilotes exceptionnels, la chasse française remporte malgré tout des victoires grâce à une stratégie de chasse efficace en s'organisant en Groupe de Combat. A partir de 1917, un nouvel avion – le SPAD 7 - voit le jour et va redonner un avantage très net à la chasse française par rapport à la chasse allemande obsolète.

Le prototype, SPAD 7, sera confié à Georges GUYNEMER qui de décembre 1916 à mai 1917 remportera pas moins de 19 victoires grâce à cet appareil. Apprécié par les pilotes, cet avion sera produit jusqu'à la fin du conflit.

Une version améliorée – le SPAD 13 - plus performante verra également le jour et sera affectée dans un premier temps au as de l'aviation française.

Peu à peu, au rythme de la production, ce nouvel appareil équipe les escadrilles de chasse sur tout le front et relèguera les avions Nieuport vers des secteurs de front plus calme comme la Lorraine ou les Vosges. Mais le modèle amélioré, le SPAD 13 qui sera produit qu'au début de 1918, va se révéler comme le meilleur avion de chasse du conflit et sera confié au meilleur pilote.



## 1916 à 1918 - Alsace-Lorraine – Le front se stabilise jusqu'à la fin du conflit

Bien que la contre-offensive allemande en Moselle et sur le secteur de Mulhouse soit enrayée, le front des Vosges n'est pas encore stabilisé à la fin de l'année 1914. Dans le Haut-Rhin, le secteur du Sundgau reste relativement animé avec divers affrontements. Sur le front vosgien, les escarmouches sont également fréquentes avec parfois de rudes combats comme au Linge ou à la Tête-des-Faux. Au Hartmannswillerkopf, tout au long de l'année 1915, le secteur subit de multiples offensives et contre-offensives qui ne s'arrêtent que début janvier 1916. L'aviation prend une part active dans la reconnaissance du front d'Alsace-Lorraine pour le compte de l'artillerie qui s'affronte alors en duel. Elle se livre également, à la demande des états-majors dont les escadrilles dépendent, à des opérations de reconnaissance en profondeur ou de bombardements sur des lieux stratégiques (Casernement, réseau de chemin de fer, site industriel, terrain d'aviation,...). Les escadrilles de chasse basées en Lorraine assureront principalement des missions de protection des unités de bombardements et de défense lors d'incursion aérienne ennemie.

Au courant de l'année 1917, les attaques des bombardiers français sur des terrains ennemis situés en Alsace-Moselle est de plus en plus fréquents.

Au printemps 1918, des escadrilles de bombardement anglaise (cf Annexe 4) viennent s'installer à Malzéville pour procéder à des opérations sur les terrains d'aviation ennemie et sur les industries allemandes.

Dans le cadre des offensives de la Somme de l'été 1918, le général Foch sent que l'armée allemande est au bord de l'agonie. Il va donc demander à ses troupes d'arceler continuellement l'ennemi sur l'ensemble du front. L'aviation française, par la qualité et performance de ces avions de chasse et de bombardement, est maître du ciel. A titre d'exemple, le plafond de vol des Bréguet XIV est bien supérieur aux appareils allemands ; de ce fait, les vols de reconnaissance en profondeur se font presque sans encombre.

En novembre 1918, le quartier général allemand demande l'armistice qui sera signé à Rethondes le 11 novembre.

La convention d'armistice prévoit l'évacuation de l'Alsace-Lorraine dans un délai de 15 jours. Un bon nombre d'escadrilles aériennes françaises iront rapidement occuper les terrains d'aviation allemands situés en Moselle et en Alsace alors abandonnés. Leur objectif est de mettre la main sur les appareils ennemis. Mais les avions qui n'ont pas pu être évacués par l'armée allemande qui s'est retirée, ont été sabotés. Pour les autres, les pilotes ont fui avec leur appareil soit loin en Allemagne en suivant les ordres de leur autorité militaire, soit (pour certains) ont fui pour se rendre comme prisonnier en Suisse.



Arch. P. GOBILLON



Arch. SHD

Suite au rattachement des provinces annexées à la France, par décision du ministre de la guerre du 21 juin 1919, la plupart des terrains d'aviations sont remis en culture à l'exception de ceux à proximité de villes de garnison :

- Pour la Moselle : le terrain d'aviation de Metz-Frescaty, Morhange, Sarreguemines et Basse-Yutz (à proximité de Thionville)
- Pour l'Alsace : Colmar, Habsheim (à côté de Mulhouse), Haguenau, Neuf-Brisach et Strasbourg-Neuhoff.

Durant l'entre deux guerres (et après la deuxième guerre), pour l'usage d'association d'aviation civile naissante, certains aérodromes seront conservés.