

### 3) L'organisation de l'aérostation française

Depuis l'organisation d'une compagnie d'aérostier, rattachée à l'Armée de la Loire, durant le conflit de 1870, l'état-major français a compris l'importance de l'observation aérienne. En 1882, un ballon captif lors de manœuvres effectue des observations pour l'artillerie de la place de Toul. Deux ans plus tard, l'armée française décide d'équiper les places de Toul, Epinal et Belfort de matériel aérostatique. Quatre compagnies issues de chacun des quatre régiments du Génie sont créées pour les desservir. L'équipement des unités est constitué d'un ballon sphérique avec un treuil à vapeur. C'est avec ce type de matériel que les aérostiers commencent la guerre en 1914. Depuis 1910, chaque place forte est dotée de 6 ballons captifs mis en œuvre par 2 compagnies à 3 sections. C'est à partir de la même année que l'utilisation des dirigeables va également s'organiser autour des ports d'attache des places fortes frontalières. Le 28 novembre 1913, par arrêté ministériel, les troupes d'aviation et d'aérostation deviennent autonome. Technologiquement, les dirigeables, par rapport à l'aviation naissante, avaient démontrés de nombreux avantages dont celui de réaliser des vols de reconnaissance loin de leur port d'attache. Ce qui donne aussi naissance à leur utilisation dans des actions de bombardement sur l'ennemi.

En août 1914, l'armée française dispose de peu de dirigeables. La stratégie militaire et politique avaient porté plus d'intérêt vers l'aviation que vers l'aérostation. Contraire à l'Allemagne qui avait mis l'accent sur le développement des dirigeables.

Les dirigeables français, placés sous les ordres direct du Grand Quartier Général, sont la plupart réparties sur les bases situés en Lorraine : *L'adjutant Réau* et *le Fleurus* à Verdun, *l'Adjutant Vincenot* à Toul, le *Commandant Coutelle* et le *Capitaine Ferber* à Epinal et le *Conté* à Belfort.

Dès le début du conflit, *l'Adjutant Réau* est démantelé car jugé trop vétuste. Seul *le Fleurus* et *l'Adjutant Vincenot* sont réellement opérationnel et réalisent des vols de reconnaissances en profondeur derrière les lignes ennemies.

La première reconnaissance aérienne par un dirigeable sont effectuées, du 8 au 9 août 1914, par *l'Adjutant Vincenot* au-dessus de Bénestrof, Dieuze et Château-Salins et le *Conté* sur le secteur de Sarrebourg. En ce début de conflit, les dirigeables français subissent souvent le tir de nos propres troupes qui les prennent pour des dirigeables ennemis. La principale mission donnée aux dirigeables sont des vols de reconnaissance (surtout de nuit pour éviter l'aviation) pour observer le mouvement des troupes ennemies et, éventuellement, de leur jeter des projectiles. Très vite, l'état-major se rend compte du peu d'efficacité des bombardements. De ce fait, ce type action se limite aux endroits de rassemblements : gares et casernements.

Dans la nuit du 3 au 4 septembre, le *Fleurus* rejoint Epinal qui devient son nouveau port d'attache. Stationné à Belfort, le *Conté* qui ne peut plus voler est déplacé également vers Epinal quelques jours après le début du conflit. De sa nouvelle base, il effectue des opérations de bombardements sur la gare de Sarrebourg et des vols de reconnaissance sur Saverne et Haguenau. Il est noté qu'en septembre 1914, suite à des multiples confusion ayant provoquées des dégâts par les troupes française, l'état-major diffuse une note signalant qu'il est interdit de tirer sur un dirigeable sans l'ordre d'un officier.

Durant la période hivernal, les dirigeables sont interdits du 28 décembre 1914 au 1<sup>er</sup> avril 1915. On met à profit cette période pour trouver des solutions aux problèmes causés par les troupes françaises. A partir du printemps 1915, les dirigeables reprennent le service et vont intensifier les bombardements de nuit sur les industries allemandes et les gares ferroviaires. Le 13 avril, le *Conté* quitte Epinal pour son port d'attache d'origine de Belfort où il est dégonflé en juin car son enveloppe n'est plus étanche. Sur ordre de l'état-major, le *Fleurus* s'envole pour Saint-Cyr le 27 mai ; retiré du front, il n'effectuera plus aucunes missions de combats. Le *Conté*, jugé trop lent, subit le même sort. Un rapport, datant de juin 1915, fait état de peu de dirigeables opérationnels sur le front de l'Est. Par ailleurs, leur service nécessite beaucoup de personnel pour un rendement somme toute relatif, pour ses raisons, le commandant en chef de l'aérostation demande alors au ministre de la guerre de ne plus passer commande de dirigeable.

Le *Commandant Coutelle*, positionné à Toul en mai, est réellement opérationnel que le 1<sup>er</sup> juillet. En septembre, au cours d'un vol, il subit des tirs d'artillerie qui l'endommage sérieusement. Il fait alors un atterrissage très difficile qui le rend inutilisable. Il devient évident que les défenses aériennes deviennent plus performantes avec des tirs d'artillerie plus précis et des projecteurs plus perfectionnés. Les vols doivent dorénavant s'effectuer à une plus haute altitude (2000 m est considéré comme le minimum).

Le 22 septembre 1915, *l'Arlandes* rejoint Epinal mais des problèmes techniques ne permettent pas de l'engager avant fin janvier 1916. Dans un rapport de février 1916, seul le *Vincenot* et *l'Arlandes* sont en service ; les autres sont en essais. A ce moment, la France dispose encore en Lorraine de trois hangars pour deux dirigeables à Toul, Epinal et Belfort. Le commandant en chef de l'aérostation est obligé de remettre en cause sa décision de juin 1915. Après des interventions techniques et profitant de conditions atmosphériques favorables, les deux dirigeables reprennent leur action offensive seulement qu'à partir de fin mars 1916. Le 30 mars, le *Champagne* rejoint le port d'attache de Toul d'où il effectue sa première mission de bombardement sur la gare de Conflans (dans la nuit du 24-25 avril).

Dans la nuit du 26-27 avril, les trois dirigeables (*Le Vincenot – l'Arlandes – le Champagne*) sont engagés pour la première fois (et l'unique) dans une opération de bombardement commune. Le *Champagne* a pour objectif la gare de Longuyon, le *Vincenot* bombarde celle de Bayonville alors que sa mission est celle de Chambley et *l'Arlandes* s'attaque à la gare de Benedorf. Fort de ce succès, une nouvelle mission commune est engagée la nuit du 21-22 mai. Elle sera fatale pour le *Champagne*. Eclairé par 19 projecteurs, il est sérieusement canonné et endommagé ; ce qui provoque sa chute et un atterrissage brutal. Le 1<sup>er</sup> juin 1916, le *Vincenot* subit le même sort et il est mis hors d'usage. Dans leur malheur, *l'Arlandes* dont l'enveloppe défectueuse a été remplacée par celle du *Champagne*, est retiré de son port d'attache vers Saint-Cyr. Il n'effectue plus aucunes opérations.

En conséquence, deux dirigeables sont affectés alors en Lorraine : le *Champagne* (réparé de sa chute) à Toul et le *Pilatre de Rozier*. Ce dernier, venu d'Issy les Moulineaux, arrive à Toul le 1<sup>er</sup> septembre et rejoint finalement Epinal le 1<sup>er</sup> novembre.

Le 1<sup>er</sup> novembre, le général Pétain fixe au *Champagne* des objectifs permanents (peuvent être attaqués sans ordre), des objectifs militaires éventuels qui dépendent d'un ordre de l'état-major, et des objectifs de représailles qui ne sont bombardés qu'avec

l'accord du général commandant en chef. C'est dans ce cadre que depuis Toul, il effectue ses missions jusqu'en février 1917 où il est affecté à la marine.

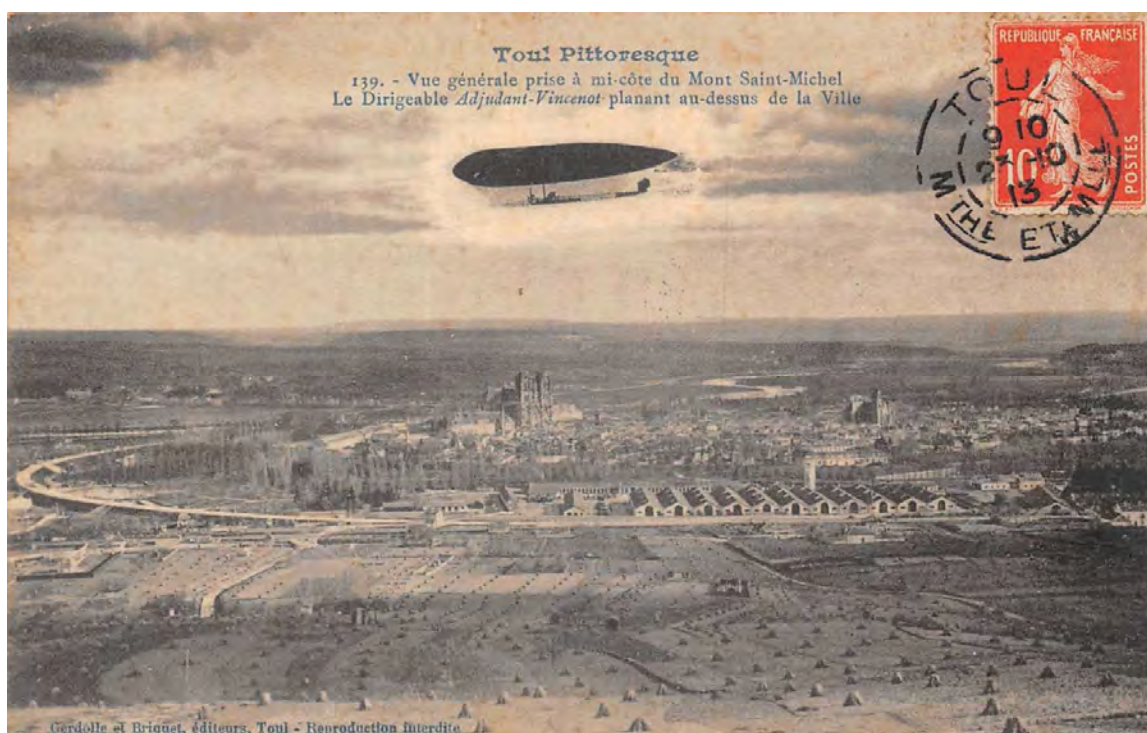
Le 27 décembre 1917, le *Pilatre de Rozier* décolle d'Epinal en direction de Neunkirchen pour une première opération de bombardement.

Le 23 février 1918, le *Pilatre de Rozier* effectue son dernier vol. Il décolle à nouveau en direction de Neunkirchen pour un bombardement. Arrivé à la hauteur de Sarre-Union, le dirigeable essuie un feu nourri ennemi<sup>1</sup>. Le dirigeable finit par s'écraser au sol. Cette mission désastreuse sonnera le glas des missions de combats des dirigeables français sur l'ensemble du front. Mais il semble que cela ne soit pas l'unique raison. Les progrès de l'aviation et de la défense anti-aérienne y ont fortement contribué.

### **3.1) La place forte de Toul**

Le 8 octobre 1905, le dirigeable *Lebaudy* fait son vol inaugural au-dessus de Toul. L'Armée française, dans le cadre d'étude sur l'usage militaire de ce type d'engin volant, place ce dirigeable dans une ville de garnison à proximité de la frontière allemande. Un hangar provisoire est installé avec une station de gonflage et un détachement daérostier est mis à sa disposition pour assurer ses manœuvres de décollage et d'atterrissage. Toul devient ainsi un parc aéronautique. Le *Lebaudy* a pour mission d'effectuer des vols de reconnaissance en cas de siège de la ville. Satisfait de l'expérimentation, l'armée achète le dirigeable et l'envoie à Chalais pour servir de vaisseau-école.

En octobre 1911, *L'Adjudant Vincenot* arrive à Toul et commence les jours suivants des vols dans le ciel lorrain. Au cours de ses vols au-dessus de grandes villes lorraines, il n'est pas rare que les officiers de bord lancent un message au chef de garnison ou au gouverneur de la ville. A partir de 1912, il participe à des manœuvres dans la région. En juillet 1913, le dirigeable est dégonflé afin de faire l'objet de modifications, puis participe aux manœuvres du Sud-Ouest en septembre. Durant cette absence, son hangar est agrandi. Le 3 mars 1914, il est à nouveau à Toul. Il participe entre le 28 avril et 18 juillet 1914 à des exercices de DCA, de photographie et de bombardement. A la déclaration de la guerre, il est regonflé en urgence et, durant les deux premières années du conflit le dirigeable se distingue par ses vols de reconnaissance.



Arch. P. Schaff

<sup>1</sup> La presse allemande déclare que le dirigeable a été atteint par des canons de défense alors qu'aucun témoignage d'habitants locaux ne fait état de cannonade. Il semblerait qu'un problème technique soit la cause plus probable de sa chute. Au contact du sol, les bombes auraient explosés. (cf page 174 – l'épopée des dirigeables en Lorraine).

### 3.2) La place forte d'Epinal

De 1910 à 1912, deux hangars pour dirigeables et des casernement sont construits sur le plateau de La Louvroie pour accueillir des unités d'aérostiers. La place forte d'Epinal vient ainsi renforcer le dispositif des bases d'aérostation frontalières. Le 24 juin 1912, le dirigeable *Capitaine Ferber* arrive à Epinal qui devient son port d'attache. Durant son stationnement, le dirigeable effectue des missions de routine d'observation de la frontière et participe aux défilés de la garnison de la place d'armes. Il tente également des vols de nuit sur le secteur.

A l'automne 1913, un deuxième dirigeable *Le Commandant Coutelle* arrive à Epinal pour compléter le dispositif en place. A l'approche de la guerre, les hangars abritent les deux dirigeables. Quelques semaines après la déclaration du conflit, pour raisons indéterminées, le *Capitaine Ferber* est retiré d'Epinal. Il est remplacé par le *Conté*.

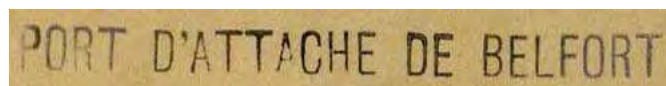


Image internet

### 3.3) La place forte de Belfort

Dès 1887, un parc aéronautique est créé sur le Champ de Mars de Belfort pour des ballons captifs et, en 1908, la place de Belfort est confirmée pour recevoir des dirigeables. En 1910, un premier hangar (18m de large, sur 100m de long et 25m de hauteur) est donc construit afin d'accueillir un dirigeable de type éclairer<sup>2</sup>. Un second hangar (40m de large sur 100m de long) est construit, en 1911, dans le but de pouvoir stationner deux dirigeables de type « croiseur ». Ce dernier hangar subira multiples transformations suivant la taille des dirigeables. Le dirigeable *Lieutenant Chauré* est attribué à la place de Belfort en 1913 et il est rejoint en fin d'année par le *Conté*.

Au début de l'année 1914, pour raison technique, le *Lieutenant Chauré* est retiré de Belfort et ne participera pas au conflit. A la déclaration de guerre, le 3 août 1914, seul subsiste le *Conté* à Belfort. Mais le 9 août, il doit rejoindre le port d'attache d'Epinal. Ce n'est que le 13 avril 1915 qu'il reviendra à Belfort afin d'effectuer des opérations de reconnaissance et de bombardements sur l'Alsace.



<sup>2</sup> Les dirigeables de type « éclairer » avait une taille d'enveloppe de 6500 m<sup>3</sup>. Le type « croiseur » avait une taille d'enveloppe de 3000 m<sup>3</sup> et étaient destinés aux bombardements.






Lettre en franchise militaire du service aéronautique de Belfort – Arch. C. GILLET






#### 4) Les compagnies d'aérostiers déployées sur le front d'Alsace- Lorraine.

C'est à partir de septembre 1914 que l'armée française reconstitue les compagnies d'aérostation de campagne qui avaient été supprimées en 1911. Dix compagnies d'aérostation, dédiées à l'observation, sont donc créées. En 1916, devant l'essor des avions de combats, les ballons deviennent des cibles faciles pour les avions ennemis ; raison pour laquelle les observateurs sont rapidement équipés de parachute pour quitter leur nacelle.

Durant le conflit, bien que positionnés à 6 ou 8 kilomètre derrière la ligne de front, ces ballons statiques jouent un rôle important dans l'observation mais surtout pour le réglage des tirs d'artillerie.

Cachets	Date et situation signalée
19 <sup>e</sup> compagnie	06/01/1915 : Epinal
23 <sup>e</sup> compagnie – 1 <sup>ère</sup> section 	27/09/1914 : la Compagnie arrive à Wolfersdorf
23 <sup>e</sup> compagnie - 3 <sup>e</sup> section	28/11/1914 : arrive à Soppe-le-bas 01/01/1915 : arrive à Sentheim 01/08/1915 au 28/08/1915: la 23 <sup>e</sup> Cie est située sur le secteur du lac de Blancheimer 28/08/1915 au 15/09/1915: la 23 <sup>e</sup> Cie est dans le Sundgau. 15/09/1915 : la 23 <sup>e</sup> Cie quitte le Sundgau pour les Vosges 21/09/1915 : la 23 <sup>e</sup> Cie revient dans le Sundgau. 15/10/1915 au 24/10/1915 : la 23 <sup>e</sup> Cie se déplace sur le secteur du lac de Blancheimer 24/10/1915 au 01/11/1915 : la 23 <sup>e</sup> Cie revient dans le Sundgau. Du 1 au 15/11/1915 : la 23 <sup>e</sup> Cie quitte le Sundgau pour les Vosges Du 15 au 30/11/1915 : la 23 <sup>e</sup> Cie revient dans le Sundgau. 01/12/1915 au 02/02/1916 : la 23 <sup>e</sup> Cie d'aérostier cantonne à Bischwiller 02/02/1916 au 03/03/1916 : La 23 <sup>e</sup> Cie (nommée section) quitte son secteur pour Belfort avant transfert vers Saint Dié. C'est la 27 <sup>e</sup> section qui la remplace 03/03/1916 au 20/05/1916 : la 23 <sup>e</sup> Cie est positionnée à Lauw 20/05/1916 au 03/02/1916 : la 23 <sup>e</sup> Cie est déplacée à Vauthiermont. 03/02/1916 au 26/07/1917 : la 23 <sup>e</sup> Cie est sur le site d'Elbach 26/07/1917 la 23 <sup>e</sup> Cie est à Romagny 13/09/1917 : la 23 <sup>e</sup> Cie quitte Belfort

<b>27<sup>e</sup> compagnie</b> 	01/02/1915: création de la compagnie qui se positionne à Bourbach-le-bas, Sentheim et Soppe le Bas 16/07/1915 : le ballon est détruit et la Cie est déplacée à Mortzwiller 01/09/1915 : La 27 <sup>e</sup> Cie d'aérostier quitte Bréchaumont pour Lauw 26/02/1916 : la 27 <sup>e</sup> Cie quitte Lauw pour Eloie (90) 19/02/1918 : Un ballon de la 27 <sup>e</sup> Cie est attaqué à Elbach
<b>28<sup>e</sup> compagnie</b>	27/01/1918 : Un ballon de la 28 <sup>e</sup> Cie est attaqué sur le secteur du Haut-Rhin
<b>31<sup>e</sup> compagnie</b>	Août 1914 : la 31 <sup>e</sup> Cie d'aérostier arrive à Toul pour renforcer le personnel du dirigeable <i>Tissandier</i> .
<b>33<sup>e</sup> compagnie</b> 	03/11/1918 Un ballon de la 33 <sup>e</sup> Cie est attaqué à Saint Cosme
<b>42<sup>e</sup> compagnie</b>	26/10/1918: Un ballon de la 42 <sup>e</sup> Cie est attaqué à Saint Cosme
<b>47<sup>e</sup> compagnie</b>	17/09/1917 : la 47 <sup>e</sup> Cie s'installe à Lepuix
<b>51<sup>e</sup> compagnie</b>	1 <sup>er</sup> et 20/01/1916 : la 51 <sup>e</sup> Cie aérostier lance des tracts par ballonnets sur le front vosgien 08 et 14/03/1916 : le ballon de la 51 <sup>e</sup> Cie est attaqué sur le secteur Dannemarie 01/04/1916 : la 51 <sup>e</sup> Cie s'installe à Saint Léger (près de Dannemarie) 05/05/1916 : ballon de la 51 <sup>e</sup> Cie positionné à Retzwiller 15/06/1915 ; la 51 <sup>e</sup> Cie quitte le secteur 07et 29/12/1917 : Un ballon de la 51 <sup>e</sup> Cie est attaqué à Lepuix
<b>74<sup>e</sup> compagnie</b>	Du 03/06 au 04/10/1916, la 74 <sup>e</sup> Cie est sur le secteur 15/05/1917 La 74 <sup>e</sup> cie ascensionne à Altenach 21/04/1917 : la 74 <sup>e</sup> cie quitte l'Alsace 04/01/1918 : Un ballon de la 74 cie est attaqué à Elbach
<b>84<sup>e</sup> compagnie</b>	16/05/1918 Un ballon de la 84 <sup>e</sup> Cie est attaqué à Manspach 25/06/1918 : Un ballon de la 84 <sup>e</sup> Cie est attaqué à Saint Ulrich
<b>88<sup>e</sup> compagnie</b> 	09/06/1917 la 88 <sup>e</sup> cie remplace la 23 <sup>e</sup> Cie