Sommaire

Descriptif

Introduction

1) Les unités aériennes spécifiques aux places fortes
1.1) La place forte de Metz
1.2) La place forte de Strasbourg

2) Les unités aériennes d'observation et leur évolution.
2.1) Les unités aériennes de campagne : ‚*Feldflieger Abteilung*'
2.2) Les unités aériennes: ‚*Flieger Abteilung*'
2.3) Les unités aériennes dédiées à l'artillerie: ‚*Flieger Artillerie Abteilung*'
2.4) Les unités de reconnaissance photographie: ‚*Flieger Abteilung Lichtbild*'

3) Les unités aériennes offensives
3.1) Les unités de chasse
3.2) Les bombardiers
3.3) Les unités de protections et de combats

4) Les terrains d'aviation
4.1) L'école d'aviation de Haguenau
4.2) Les terrains opérationnels ou réquisitionnés

5) La mise en place d'unités d'aérostiers allemande avant le conflit
5.1) La place forte de Metz
5.2) La place forte de Strasbourg
5.3) Le Feldluftschiffer Trupp 22 de Thionville (Diedenhofen)
5.4) Le Feldluftschiffer Trupp 13 de Neuf Brisach (Neu Breisach)
5.5) Les unités dédiées à la VI et VII Armée

6) Zeppelin et ballons d'observations en Alsace- Moselle
6.1) Zeppelin dans le ciel de Lorraine
6.2) Les unités d'aérostiers sur le front d'Alsace-Moselle

F. S. K.
1915.

Introduction

En ce début de XXe siècle, l'armée allemande suit avec intérêt le développement de l'aviation mais reste réservé sur son utilisation dans un conflit. Dans un premier temps, elle porte une attention particulière aux recherches du Comte Ferdinand von Zeppelin dans la construction de dirigeables. Finalement ce n'est qu'en 1910 que l'armée allemande se décide d'acquérir ses premiers avions.

Mais en début d'année 1912, il n'existe alors que 3 *Fliegerstationen* (camp d'aviation) : Döberitz (près de Berlin), Metz et Strasbourg. Conscient du retard pris par rapport à l'aviation française, l'état-major prussien créé la *Fliegertruppe* (force aérienne) le 1er octobre 1912. Dans le même temps, le *bayerische Militärflieger-Abteilung* (Service de l'aviation militaire bavaroise) voit le jour dans le royaume de Bavière qui, en cas de conflit, se met au service de la Prusse. Un an plus tard, se met en place l'*Inspektion der Fliegertuppen,* dont le siège est à Berlin, à la tête de quatre bataillons d'aviation répartis sur l'empire d'Allemagne. Chaque bataillon est commandé par un officier d'état-major de l'aviation (*Bataillon Stabsoffiziers der Flieger*) au service du haut commandement de l'armée (*AOK : Armeeoberkommando*).

Cachet de l'officier d'état-major du bataillon d'aviateur N°4 (Strasbourg)

Le colonel Walter von Eberhardt est nommé Chef de l'aviation allemande le 1 octobre 1913.
L'état-major du *Flieger-Bataillon 4* sera installé à Strasbourg avec à sa charge trois compagnies d'aviation. Ce bataillon d'aviation est rattaché au XVe corps d'armée (*Armeekorps)*.
La 1ère compagnie, basée également à Strasbourg, se compose du :

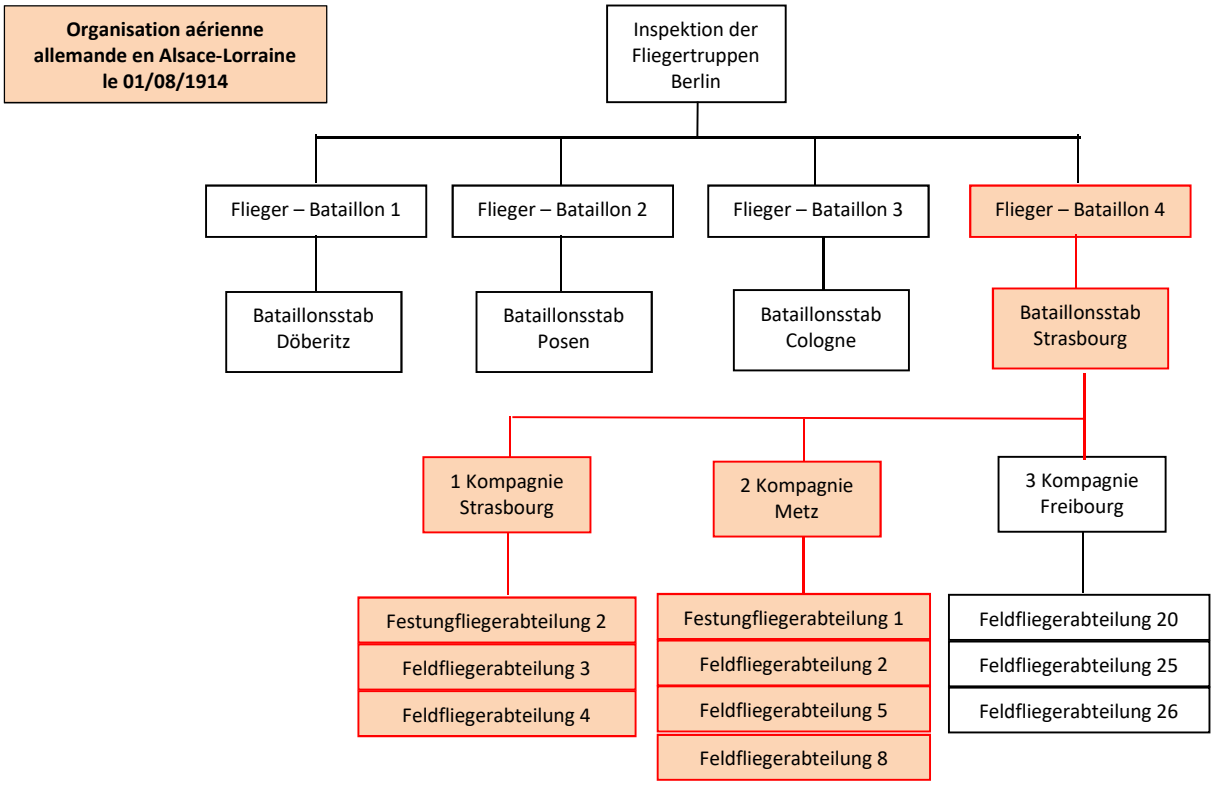
- Festung-Flieger-Abteilung 2 (FestFA 2)
- Feldflieger-Abteilung 3 (FFA 3)
- Feldflieger-Abteilung 4 (FFA 4)

La 2ème compagnie, quant à elle est basée à Metz, se compose de 4 escadrilles :

- Festung-Flieger-Abteilung 1 (FestFA 1)
- Feldflieger-Abteilung 2 (FFA 2)
- Feldflieger-Abteilung 5 (FFA 5)
- Feldflieger-Abteilung 8 (FFA 8)

Les escadrilles d'aviation de campagne (*Feldflieger-Abteilung*) comportent 6 avions et les escadrilles d'aviation de forteresse (Festung-Flieger-Abteilung) seulement de 4 appareils.

Epaulette de tenue d'aviateur du 4ème Bataillon d'aviation



Recto d'une lettre avec étiquette comportant les coordonnées de l'expéditeur : le pilote 'Munk' de la 2e compagnie du Flieger-Bataillon 4 basée à Metz. (Coll M. FRICK)

Très vite l'armée allemande est convaincu de l'intérêt de l'aviation dans la reconnaissance et l'aviation allemande va principalement s'équiper en avion monoplan Taube (type A) commandés auprès de différents constructeurs. La société Aviatik, fondée à Mulhouse en 1909, va également se mettre à produire des avions monoplans et biplans en série pour l'armée (à la veille du conflit la capacité annuelle de production est de 170 appareils). Le terrain d'aviation leur permettant de tester leurs avions est situé à Habsheim. A la veille du conflit, l'état-major de l'aviation allemande va s'efforcer de mettre à disposition de chaque corps d'armée (*Armeekorps)* une escadrille de reconnaissance (FFA) et une escadrille complémentaire pour chaque haut commandement d'armée (AOK). L'ordre de bataille de l'aviation tout au long de la frontière avec la France se répartie donc ainsi :

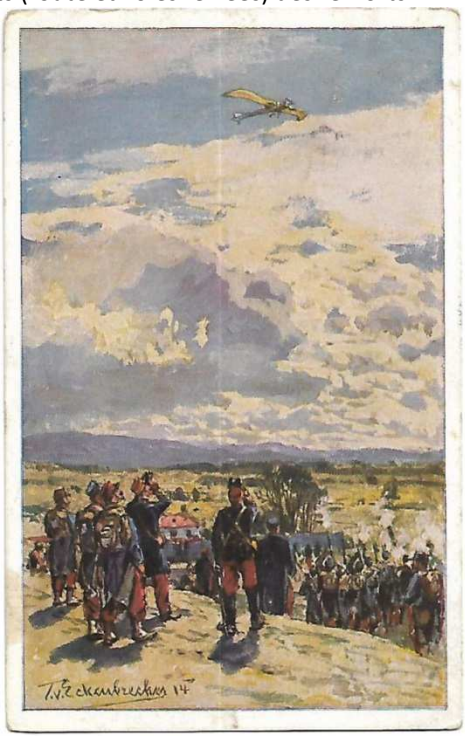
- Pour la Ve Armée sous le commandement du Kronprinz Wilhem :
  - Le FFA 4, basé à Basse-Yutz, est mis à disposition du XIIIe corps d'armée
  - Le FFA 2, basé à Metz, est mis à disposition du XVIe corps d'armée.
- Pour la VIe Armée, sous le commandement du Kronprinz Rupprecht, le FFA 5b (basé à Saint Avold) est mis à sa disposition :
  - Le FFA 8, basé à Sarrebourg-Bühl, est mis à disposition du XXIe corps d'armée.
  - Le FFA 1b, basé à Sarrebourg-Bühl, est mis à disposition du Ier corps d'armée bavarois (*bayrische Armeekorps).*
  - Le FFA 2b, basé à Faulquemont[1], est mis à disposition du IIe corps d'armée bavarois.
  - Le FFA 3b, basé à Urville, est mis à disposition du IIIe corps d'armée bavarois.
- Pour la VIIe Armée, sous le commandement du général Von Heeringen,
  - le FFA 26 (basé à Strasbourg) est mis à la disposition directe de la VIIe Armée.
  - Le FFA 3, également basé à Strasbourg, est mis à disposition du XVe corps d'armée.
- Pour les états-major des places forte de Metz et Strasbourg sont respectivement mis à leur disposition le FestFA 1 et le FestFA 2.

Disposition des unités aériennes allemandes au 01/08/1914

[1] *Le 1er août 1914, cette unité est également signalée à Morhange*

Les premières missions de ces unités aériennes consistent à repérer les concentrations de troupes française sur les secteur de Nancy, Lunéville et Belfort, ainsi que de la surveillance des voies d'acheminements (route et voies ferrées) des renforts.

Conscient de l'importance du site industriel de la société Aviatik, tout le matériel est déménagé par voie de chemin de fer depuis Mulhouse vers Fribourg-en-Brisgau (l'école de pilotage sera également transféré vers cette ville). L'aérodrome d'Habsheim est abandonné le temps de l'avancée de l'armée française mais redevient très vite opérationnel suite à la contre-offensive allemande. Il en va être de-même pour le terrain d'aviation de Bühl-Sarrebourg, en Moselle, lors de la percée de Morhange. Les escadrilles seront éloignées du front. Certaines sont repositionnées sur le terrain de Metz-Frescaty, le temps des combats avant de revenir sur le secteur après le recul français. Durant les batailles de Mulhouse, de Morhange, puis lors de la bataille des cols des Vosges, les états-majors de corps d'armée vont principalement utiliser les escadrilles à leur disposition dans des missions de reconnaissance du front et de réglage d'artillerie. Déjà testé sur le front du Nord de la France, l'expérimentation dans le réglage des tirs d'artillerie et de bombardement vont commencer également très vite à se mettre en place, sur cette partie du front ; cela faisant suite également au bon résultat des tirs de l'artillerie française, lors de la bataille du couronnée de Nancy, qui utilise et maitrise ce procédé.



Avion de reconnaissance de type Taube sous le feu de troupes françaises (Coll. privée)

Dans le domaine de la guerre aérienne offensive, au début du conflit, l'aviation allemande est très en retard par rapport à la France. En vérité, elle ne dispose ni d'avions convenables et de bombes adaptés à ce type de mission. Par contre, l'armée française a vite marqué un intérêt à ce type d'aviation. Au début du conflit, les points stratégiques tels les positions d'état-major, les lieux de concentrations ou cantonnements des troupes allemandes sont prises pour cible.

En septembre 1914, après la bataille de la Marne, le front va se stabiliser surtout en Alsace-Moselle. L'aviation va devoir s'adapter à cette réalité. Après un survol de la plaine d'Alsace, le 4 décembre 1914, des avions français procèdent au bombardement de la ville de Fribourg (in Breislau) laissée sans défense.

A noter que, le 26 décembre 1914, la garnison de Metz est bombardée de fléchettes lancées depuis un avion sur des troupes de soldats. Cette attaque sera dénoncée dans la presse locale car le pilote avait lancé ces fléchettes de manière hasardeuse dont quelques'unes ont atteri en ville.

Face à des avions plus performant que leur Taube et des pilotes français plus agressifs qui n'hésitent pas à tirer avec des armes à feu, les aviateurs allemands préfèrent alors éviter la confrontation. En cette fin d'année 1914, l'aviation allemande est consciente que son organisation est à reprendre. Face à la diversité des constructeurs d'appareils, la logistique technique est défaillante. Par ailleurs, les états-majors de corps d'armée ne disposent pas d'organisation dédiée pour bien exploiter les relevés aériens.

En mars 1915, est nommé un *Chef des Feldflugwesens* pour solutionner ces différents problèmes. Il va coordonner l'effort industriel dans le domaine de l'aviation et mettre en place des officiers-aviateurs -''*Stabsoffiziere der Flieger*' issus du rang de Capitaine ou Commandant - dans chaque état-major d'armée. Ceux-ci doivent coordonner et assurer le lien entre les forces terrestres et aériennes. L'armée allemande va tout mettre en œuvre pour donner de l'efficacité à son aviation.

Rapidement, l'état-major des forces aériennes allemandes va réagir aux bombardements ennemis et organiser une unité aérienne capable d'effectuer le même type d'offensive. En novembre 1914 à Ghistelles (près d'Ostende), c'est sous les ordres du Major SIEGERT que se forme alors la première unité de bombardiers qui prendra le nom de « *Brieftaubenabteilung Ostende » (*Unité de pigeons voyageur d'Ostende), afin de n'éveiller aucuns soupcons ennemis. Elle est constituée grâce à l'apport de 36 avions pris dans 6 unités aériennes de campagne (Feldflieger Abteilung). Au niveau du personnel, elle comporte 50 officiers, 200 sous-officiers et hommes au sol. Elle s'installe sur de courte période sur différents aérodrome dont celui de Metz sur tout le mois de février 1915 et dont la mission est de bombarder Verdun. Le 20 juillet 1915, la gare de Conflans-Jarny subit un raid important des groupes de bombardement venus de Malzéville. L'aviation allemande - deux biplaces type C - les prendront en chasse mais prendront rapidement la fuite face aux chasseurs français. Quelques jours plus tard, des avions des escadrilles de Metz s'attaquent en représaille au terrain de Malzéville. Un avion allemand sera capturé lors de cette attaque et sera exposé sur la place Stanislas de Nancy.

Ce n'est que le 17 août 1915 qu'est crée une deuxième unité de bombardiers, également composée avec 36 appareils (biplaces type C), qui est positionnée à Metz : c'est la « *Brieftaubenabteilung Metz » (unité de pigeon voyageur de Metz).*

Une particularité vue sur une carte postale :

Le 'Brieftaubenabteilung Ostende » devient le *Kampfgeschwader der Obersten Heeresleitung 1'.* Cette unité est composée de 36 avions répartis en 6 escadrilles numérotées de 1 à 6.

Nous signalons que le cachet ci-contre a été vu sur une carte postale expédiée de Metz datée du 19/06/1916. L'expéditeur se signale du Kampfgestaffel 8.

Le pilote a sûrement écrit sa carte juste avant d'être affecté à la Kaghol 1. D'autres cas similitaire (et inversement) peuvent être rencontrés.

🡐 *Cachet de la Kaghol I*

Cette escadrille va contrer, le 9 août 1915, toute l'armada de bombardement française sur le retour qui avait été engagé pour bombarder la gare de Sarrebruck. Cette escadrille allemande dispose également d'un avion Fokker Eindecker dont le tir de la mitrailleuse est synchronisé à l'hélice. L'aviation française perdra dans ce combats 6 appareils. Cet avion Fokker, rattaché à la BAM et piloté par Oswald BOELCKE, va devenir la hantise des pilotes français. En Alsace-Moselle, la chasse allemande devient de plus en plus efficace et commence à rivaliser avec la chasse française au cours de combats aériens sur ce secteur du front. Parallèlement, les escadrilles de bombardements française changent de stratégie et procèdent dorénavant à des missions nocturnes.

A partir du 20 décembre 1915, ces appellations de subterfuge finalement disparaissent et fort de cette expérience, le haut-état-major allemand met en place des unités aériennes dédiés aux missions de bombardement appelées *Kampfgeschwader der Obersten Heeresleitung' (O.H.L.)* et désignées '*Kagohl'*. Chaque unité, comprenant 42 avions, est constitué de 6 escadrilles de bombardement (signalées sous l'appelation 'Kampfstaffel' et désignées *Kasta*) auquelles sont attribuées un numéro d'ordre.

C'est sur cette base organisationnelle que seront créées d'autres unités aériennes spécialisées dans le bombardement. Chaque groupe est équipé d'avions bi-moteur pouvant transporter 3 hommes et emporter 500kg de bombes. Leur mission est le bombardement des zones de cantonnement de l'armée française, les dépôts d'armement, les positions d'artillerie ennemi ainsi que les gares et aérodromes français.

Les actions de reconnaissance et de bombardements ont gagnées en importance et deviennent primordiales pour les états-major de corps d'armée.

Les escadrilles basées sur Habsheim sont engagées sur des opérations de bombardements de Belfort principalement et également dans la bataille de l'Harmannswillerkopf durant l'hiver 1915 où les forces françaises tentent une percée malheureuse.

Bombardement de Belfort (image internet)

Quelques mois plus tard, les escadrilles basées sur le secteur de Metz vont, quant à elle, en février 1916, être engagées pour des opérations de destructions des infracstructures logistique dans le cadre de la bataille de Verdun. Elles vont, en juin 1916, procèder à un bombardement d'usines sur Nancy. Mais c'est au cours de la bataille de Verdun que les premiers combats aériens vont faire passer les aviateurs comme de nouveaux héros.

En Alsace, le 18 mars 1916 a lieu un combat aérien de grande importance au vu du nombre d'avions engagés dans le ciel mulhousien. Parti de Belfort, le Groupe de Bombardement N°4 va lancer 13 appareils sur Habsheim en vu de bombarder la gare de triage, les casernes militaires et le terrain d'aviation. Prévenu téléphoniquement de leur arrivée, les escadrilles allemandes partent à leur rencontre et abattent 4 avions. Dans la terrible bataille, 5 avions allemands seront également abattus.

🡐 *L' avion, du capitaine BACON Emile (dont on voit le visage) et du maréchal des logis LEROY Edouar, abattus lors du combat du 18 mars 1916 s'écrase à Mulhouse (image internet)*

Le commandement des forces aériennes allemandes va standardiser les modèles d'avions afin de moderniser et développer son aviation pour rivaliser avec les forces aériennes française mais les industries allemandes ne parviendront pas à rattrapper le niveau de production français. C'est au mois d'août 1916 que sera créer les sept premières escadrilles de chasse – *Jagdstaffel* - composées chacune de 14 appareils.

En octobre 1916, le Haut commandement de l'Armée (sous le commandement de Hindenburg et Ludendorff) nomme le général Ernst von Hoeppner : Commandant général des forces aériennes('*Kommandieren General der Luftstreitkräfte'* désigné *Kogenluft).* Il renomme au sein des corps d'armée les officiers-aviateurs ''*Stabsoffiziere der Flieger'* en '*Kommandeur der Flieger'* et leur demande, en plus de leur mission initiale, une meilleur coopération avec les troupes terrestres (infanterie et artillerie), l'organisation du ravitaillement en personnel et matériel des unités aériennes et une supervision de l'analyse des images aériennes.

Mise en place	**Devient**	**Renommé**	**Création**
11/01/1915 : Stabsoffiziere der Flieger Falkenhausen und Gaede 	26/08/1915: Stabsoffiziere der Flieger Falkenhausen 	27/04/1916: Stabsoffiziere der Flieger A 	29/11/1916 Kommandeur der Flieger A
	26/08/1915: Stabsoffiziere der Flieger Gaede 	01/10/1916: Stabsoffiziere der Flieger B	29/11/1916 Kommandeur der Flieger B
04/05/1915 : Stabsoffiziere der Flieger von Strantz 			02/02/1917 Kommandeur der Flieger C

Dans le cadre de cette réorganisation, les unités aériennes, affectées à un terrain d'aviation, sont placées sous l'autorité d'un „Gruppenführer der Flieger" qui lui même est subordonné au „Kommandeur der Flieger". Cet officier avait le commandement d'un groupe constitués de six à huit escadrilles aériennes comportant des escadrilles de reconnaissance, de chasse et d'observations pour l'artillerie. Pour les unités basés en Alsace-Moselle, nous avons put identifier au sein de:

- **L'Armée Gaede**
  - Gruppenführer Nr.5, créé le 1er mars 1917
  - Gruppenführer Nr.14, créé le 1er avril 1917
  - Gruppenführer Nr.16, créé le 9 juin 1917
- **L'Armée Von Falkenhausen**
  - Gruppenführer Nr.9, créé le 6 janvier 1917

Dans le cadre d'une organisation militaire spécifique, le 30 avril 1917, les escadres Kaghol sont renommées '*Bombengeschwader des Oberten Heeresleitung' ;* désignés Boghol. Chaque escadrille est constituée de 3 groupes – désignée *Bombenstaffel* en abrégé *Bosta* - de 6 avions de bombardement (du type Gotha G.IV) complémentés de 2 avions de réserve. Leur mission opérationnelle de bombardement ne change pas et les unités ne doivent pas être affectées à d'autres missions que celles dédiées au bombardement qu'elles effectuent même de nuit. Peu à peu, l'efficacité des bombardiers va supplanter celui des zeppelins. Depuis octobre 1916, le lieutenant-colonel Hermann von der Lieth-Thomsen, en tant que chef d'état-major auprès du *Kogenluft* , va régir l'organisation de la production de l'aviation allemande.

(image internet)

Il va principalement exiger des industriels un développement des avions de chasse et une standardisation des appareils. Mais les nouveaux modèles d'avions tel que l'Albatros D.III qui sont produits au courant de l'année 1917 sont très vite dépassés techniquement par les modèles français. Au niveau quantitative, l'Allemagne est bien en deça de la production d'appareil français. Afin d'antiper la venue des américains sur le front Ouest, le Haut Etat-Major allemand va mettre en place l'*Amerika Program.* Cela passe par une montée en puissance des forces aériennes par la création d'escadrille de reconnaissance – *Flieger Abteilung* – et le développement des escadrilles de chasse en doublant le nombre de *Jagdstaffeln,* désigné *Jasta.* Dans ce cadre, cela entraine la réquisition de nombreux terrains en Alsace-Moselle pour l'implantation de nouveau terrain d'aviation.

En février 1918, les escadrilles de chasse sont regroupés en unité de chasse : '*Jagdgeschwadern*'. Sur Metz, l'unité nouvellement créée est la *Jagdgeschwader Nr II* à laquelle est rattachée la Jasta 12,13, 15 et 19.

Les unités de chasses et de protections présentent en Moselle en 1918 auront beaucoup à faire lors des raids de bombardements anglais ou français. Cette action est principalement dévolue aux escadrilles de chasse basée à Morhange et dépendant de la XIXe Armée[2].

Le 31 juillet 1918, neuf bombardiers de la Squadron N°99, devant effectuer un largage sur Mayence, sont sévèrement attaqués sur le secteur de Sarralbe et de Sarrebrück par une quarantaine de chasseurs de la Kest 2 et 3 et des Jasta 18, 78 et 80.

(image internet)

C'est un véritable massacre ; sept bombardiers DH9 son abattus et leurs pilotes sont tués ou capturés.

Bombardier anglais de type Handley Page O/400 se l'IAF qui s'est posé le 31 juillet 1918 dans un champ de la commune de Dieuze (Image extraite de 'Batailles aériennes N°85')

[2] La XIXe Armée a été créée le 4 février 1918 et elle est positionnée entre Metz et Avricourt. Elle couvre une secteur compris entre l'Armée Abteilung A et C.

Le 12 et 13 septembre 1918, lors de la tentative de percée du saillant de Saint-Mihiel par les troupes américaines, les quatres escadrilles allemandes du *Jagdgeschwader Nr II* sont engagées dans les combats aériens et ont abattus 89 avions américains ; les pilotes manquaient cruellement d'expérience. Après ce dur combat, la *Jagdgeschwader Nr II* est relevée, le 15 septembre, par la *Jagdgeschwader Nr I* qui est alors commandé par Herrman GOERING[3]. Les escadrilles présentes défendent alors ardemment le secteur du front mosellans des incursions aériennes ennemies malgré une situation désespérée de l'armée allemande au sol.
De plus, le rapport de force n'est plus le même car depuis l'entrée en guerre de l'Amérique, l'infériorité numérique s'accentue de plus en plus. L'aviation alliés est devenue maître du ciel. Au courant de l'année 1918, des escadrilles de bombardements vont procéder à des largages sur des villes à proximité du front d'Alsace-Moselle tel que Nancy et Belfort. Mais ces opérations ne sont pas sans risque car les villes sont bien défendues par l'aviation de protection basée à proximité. Le rapport de force entre l'aviation allemande et allié sur le secteur du front d'Alsace-Lorraine a bien changé. Les combats sont plus ou moins tranquilles jusqu'à la fin du conflit. En octobre 1918, le commandant en chef des unités aériennes allemande ordonne le retrait de toutes les unités du front pour une réorganisation sur les terrains en Alsace-Moselle. Finalement, l'armistice est signé le 11 novembre 1918 mettant fin à quatre années de guerre.
L'Allemagne vaincue est maintenant tenue par la convention de l'armistice à livrer ses avions aux troupes alliés qui sont particulièrement intéressés par les Fokker D VII (c'est l'un des avions les plus performants de l'époque). A partir du 13 novembre, les escadrilles allemandes réparties sur le front d'Alsace-Moselle vont se poser sur les terrains importants tels que Basse-Yutz, Metz et Sarreguemines[4] pour la Moselle, Strasbourg, Biesheim, Colmar et Habsheim pour l'Alsace. Les escadrilles de Morhange se sont retirées derrière le Rhin avec une partie du matériel de Dieuze et de Metz-Frescaty.
Mais dans les faits, les retrait des troupes d'aviation s'opère dans la plus grande confusion. Les terrains d'aviation sont délaissés ; le matériel, s'il n'est pas bradé par les militaires allemands, est laissé à l'abandon. Les avions sont abandonnés à contre-cœur par les pilotes qui sabotent parfois leur appareil avec l'aide du personnel. Les installations sont, à certains endroits, livrés au pillage de la population locale. En Alsace, des pilotes rejoignent le territoire helvétique.
A l'arrivée des troupes françaises, les avions ennemies sont saisies pour être convoyés vers la Réserve Générale de l'Aviation à Saint-Dizier ou vers la Section Technique de l'Aéronautique de l'Aviation à Villacoublay.Certains seront exposés comme prise de guerre aux Invalides à Paris ou sur la place de grandes villes françaises.

Dates d'entrée des troupes françaises dans les grandes villes d'Alsace Moselle

Ville	Date d'entrée
Sarrebourg	16 novembre 1918
Mulhouse	17 novembre 1918
Colmar	18 novembre 1918
Metz	18 novembre 1918
Saint-Louis	22 novembre 1918
Strasbourg	22 novembre 1918
Thionville	22 novembre 1918
Haguenau	26 novembre 1918

Images internet

[3] A la création de la Jagdgeschwader Nr I, le commandement a été confié au Baron von Richthoffen. Suite au décés de ce dernier (le 1er avril 1918), elle fut placée sous les ordres du lieutenant Hermann GOERING (futur commandant en chef de la Luftwaffe pendant la IIe Guerre Mondiale).
[4] Un rapport du GQG du 23/11/1918 dénombre 157 avions : 107 parqués devant un hangar, 17 en partie démontés et 33 stockés dans un hangar.