

# Le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz au début de l'année 1918

## INTRODUCTION

Jeudi 17 avril 2014, le Musée d'Art et d'Histoire de Toul inaugure son exposition *1914, À la conquête du ciel toulouais, Centenaire du record de France d'ascension humaine en cerf-volant*, dans le cadre des manifestations commémoratives sur la Première Guerre Mondiale. Dans la guerre en Lorraine, le Toulouais, à l'arrière-front et loin des combats terrestres, s'est démarqué des autres localités de la région par le stationnement stratégique de compagnies aérostatiques et d'escadrilles aéronautiques militaires : le territoire se destinait à devenir le terrain d'envol pour des combattants d'un genre nouveau. La population toulouaise s'est faite la spectatrice privilégiée de l'avènement de machines volantes modernes, à la pointe de la technologie pour l'époque, directement sorties des ateliers d'ingénierie ou encore au stade de l'expérimentation : cerfs-volants, ballons captifs, dirigeables, avions, etc.

Notre travail de mémoire en préparation, l'opportunité nous a été donnée d'entreprendre une prospection dans le fonds d'archives et de documents photographiques du musée municipal. Cette éminente et dense collection dissimule une véritable mine de renseignements sur l'histoire de Toul qui reste à exploiter. S'en sont dégagés

un tirage photographique et une photographie carte-postale, en rapport avec des épisodes de la Grande Guerre qui se sont passés sur le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz<sup>1</sup> au commencement de l'année 1918. L'aérodrome toulouais se situait sur l'actuelle zone industrielle, délimité à l'ouest par la route D611 ou route de Pont-à-Mousson, à l'est par la route D191 ou route de Villey-Saint-Étienne et le lieu-dit « Pâquis des Agneaux », au sud par les quartiers Saint-Mansuy et de la Croix-de-Metz et au nord par le lieu-dit « Bois-la-Ville ». Le terrain d'aviation se composait

de casernes de part et d'autre de la piste de décollage et des hangars à avions. Il s'agissait de la caserne Gengoult, contre le « Bois-la-Ville », et de la caserne Ferber, à l'opposé. Dans cette partie de Toul, la majorité des rues actuelles nous rappelle l'aviation militaire : rue des États-Unis, impasse Lafayette, rue de l'Escadrille des Cigognes, rue Maurice-Bokanowsky, rue Marie-Marvingt, rue Georges-Guynemer, rue Antoine-de-Saint-Exupéry. Mais la plus évocatrice est sans doute la rue Raoul-Lufbery, ce pilote franco-américain tombé au champ de bataille, à Maron, le 19 mai 1918<sup>2</sup>.

### 1. MARDI 26 FÉVRIER 1918, À TOUL-CROIX-DE-METZ



*Tombé à Toul 28 avril 1918*

#### « Tombé à Toul 28 Avril 1918 »

Photographie Jean Amigues (?), mardi 26 février 1918, tirage photographique, sépia, hauteur : 8.1 cm, largeur : 12 cm, don de l'association des Amis du Musée de Toul, 2006, collections du Musée de Toul (MT\_006.9.2)

1. JEANDEL (Jean-Jacques), *Les ailes de chez nous, Tome I : l'aviation de la grande guerre sur les terrains des environs de Nancy et de Toul*, Édité chez l'auteur, 1997, p.38-40.

2. DROUILLOT (A.), « En hommage et à la mémoire de Gervais Raoul Victor Lufbery, né à Chamalières le 14 mars 1885 », in *Études Toulouaises*, Toul, Éditions du Cercle d'Études Locales du Toulouais (C.E.L.T.), 1977, Numéro 5, Article 5, p.45-47. NOUVEAU

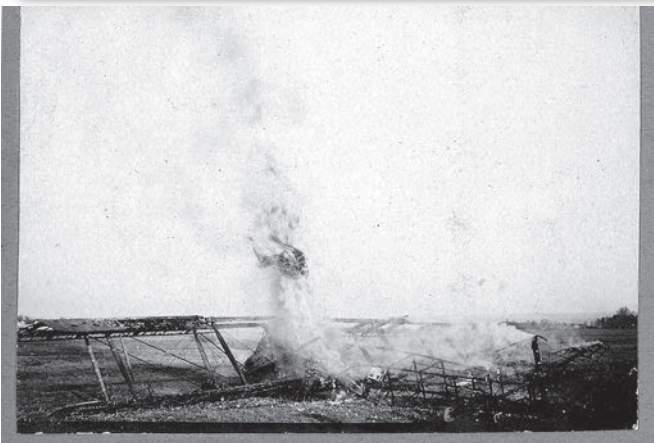
(René), « Vie et mort de Raoul Lufbery », in *Études Toulouaises*, Toul, Éditions du Cercle d'Études Locales du Toulouais (C.E.L.T.), 1977, Numéro 10, Articles 1 et 2, p.5-37. DORTET (Francis), « À propos de Raoul Lufbery », in *Études Toulouaises*, Toul, Éditions du Cercle d'Études Locales du Toulouais (C.E.L.T.), 1986, Numéro 40, Article 7, p.46-48.

Il n'était pas évident de faire correspondre à un évènement particulier ce document photographique découvert dans les collections du Musée de Toul. Néanmoins, une recherche sur Internet nous a permis de le rapprocher avec d'autres photographies, prises par un certain Jean Amigues, à Toul, le mardi 26 février 1918<sup>3</sup>. Ainsi, l'inscription manuscrite apparaissant au bas du cliché, « *Tombé à Toul 28 Avril 1918* », s'était avérée erronée.

Ce jour de février 1918, un avion biplace, un SPAD S.XI de l'escadrille française SPA 102, piloté par le lieutenant Maurice Cartoux, s'écrasait sur le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz, face aux casernes Gengoult. Il s'est « *mis en pylône* » : lors de l'atterrissage, l'appareil bascula vers l'avant et se leva à la verticale, le nez planté dans le sol ; cela arrivait lorsque le freinage était trop brutal ou à cause d'un manche à balai non maintenu à fond en arrière. L'aviateur a été évacué avant que son avion ne

prenne feu. Du 27 novembre 1917 au 3 juillet 1918, Maurice Cartoux était affecté à la SPA 102, dont la mission principale, à ce moment de la Première Guerre Mondiale, était la reconnaissance à longue portée. Ne possédant pas d'information sur le sort d'un possible opérateur photographique, il nous faut supposer que le pilote était seul à bord de l'avion, pour un vol d'essai au-dessus de Toul. L'escadrille SPA 102 était stationnée sur le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz du 14 janvier 1918 au 1<sup>er</sup> avril 1918.

3. Url : [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/escadrille102.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille102.htm), site internet d'Albin Denis, historien des escadrilles militaires françaises de la Première Guerre Mondiale, page consultée aux mois de février-mars 2014.



Ces 5 photographies (ci-dessus et page 31) du SPAD S.XI en feu proviennent des archives familiales de l'adjudant Jean Eugène Martial Amigues qui était, ce mardi 26 février 1918, sur le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz, témoin de l'accident du lieutenant Maurice Cartoux. Du 22 janvier au 7 mars 1918, Jean Amigues était pilote dans l'escadrille française SAL 122, une unité d'observation dotée d'avions de reconnaissance Salmson 2A2. Vraisemblablement, il est l'auteur des clichés. Sur la première photographie, à l'arrière-plan, nous distinguons les casernes Gengoult adossées au « *Bois-la-Ville* » ainsi que la route Toul-Dieulouard-Pont-à-Mousson. Sur d'autres photographies, à l'arrière-plan, un hangar et des avions sortis sont visibles.

Source : Albin Denis (Archives Jean-Pierre-Amigues), [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/escadrille102.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille102.htm), site internet consulté aux mois de février-mars 2014.



**Ci-contre, la photographie montre Jean Amigues en novembre 1917, sur le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz. Du 7 septembre au 27 novembre 1917, il était pilote dans l'escadrille française F 70, une unité d'observation dotée d'avions de reconnaissance Farman F.40.**

Source : Albin Denis (Archives Jean-Pierre-Amigues), [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/Jean\\_Amigues.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Jean_Amigues.htm), site internet consulté aux mois de février-mars 2014.



## 2. LUNDI 18 MARS 1918, À TOUL-CROIX-DE-METZ

En quête de renseignements sur le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz, notre attention s'est portée sur un site internet de ventes aux enchères, spécialisé dans les objets de collections diverses. Nous avons été singulièrement sensibilisé par l'annonce d'une vente : une photographie aérienne de l'aérodrome toulouais, avec la mention en haut : « *SP102 B 535 CASERNES GENGOULT 18-3-18 13H 4600M* ». Après en avoir prévenu les membres du Cercle d'Études Locales du Toulouais et de sa section *Études Toulouises*, la société d'émulation en a fait l'acquisition le 6 mars 2014, pour le compte du Musée de Toul. Cet ancien document, à vocation militaire à l'origine, est daté du lundi 18 mars 1918, en début d'après-midi. Il est contemporain de l'accident du lieutenant Maurice Cartoux et semble avoir été établi par un équipage de son escadrille française

SPA 102, à une altitude de 4600 mètres (15092 pieds). Notons que, ce jour de mars 1918, un pilote de la SPA 102 justement, le sergent Lucien Mestivier, se blessait gravement au cours d'un accident aérien au-dessus du terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz. Il décéda des suites de ses blessures à l'hôpital militaire Gama de Toul. Pour toutes ces raisons, ces rapprochements de faits, il était nécessaire d'incorporer ce document photographique à notre article.

Sur le cliché de la page 32, l'espace géographique du terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz se dessine en trois grandes lignes directrices : deux verticales sont orientées sud-nord, les actuelles route D611 et route D191 ; une troisième, horizontale, est orientée est-ouest, l'actuelle rue des États-Unis qui coupe perpendiculairement les deux premières routes. En haut de

la photographie, dans la zone la plus foncée, nous identifions avec aisance le « *Bois-la-Ville* ». À sa lisière, une zone de forme rectangulaire et plus claire délimite le quartier Gengoult, avec ses baraques de casernement. De cette portion bâtie, les constructions encore en élévation actuellement sont : les trois petites maisons, au bout de l'impasse Lafayette ; le siège de l'entreprise de peinture en bâtiment Philippe-Martin, au numéro 319 de la rue des États-Unis ; un entrepôt de l'entreprise Martin-charpentes, au numéro 533 de la même rue. En bas de la photographie, nous pouvons identifier la piste de décollage à proprement parler, avec deux de ses hangars et deux avions sortis. Le tracé de la voie d'accès aux hangars à avions est assez proche du plan de l'actuelle rue de l'escadrille des Cigognes.



« SP102 B 535  
CASERNES  
GENGOULT  
18-3-18 13H 4600M »  
Photographie  
Escadrille SPA  
102, lundi 18 mars  
1918, photographie  
aérienne,  
noir-et-blanc,  
hauteur : 18 cm,  
largeur : 24 cm.  
Achat du Cercle  
d'Études Locales du  
Toulois (C.E.L.T.),  
2014, collections du  
musée de Toul.



Ci-contre, la photographie de l'escadrille française SPA 102 a été prise le 14 mars 1918.  
Au premier rang, au centre, nous pouvons identifier le capitaine Jean Émile Marie Derode qui commandait la SPA 102 du 14 janvier 1917 au 15 mars 1918. L'escadrille a été nommée « *Soleil de Rhodes* », par allusion au nom de ce pilote. Aujourd'hui, l'historique SPA 102, avec ses traditions et insignes, existe toujours au sein de l'Escadron 2/3 Champagne, une unité de combat, dotée d'avions Mirage 2000D, sur la base aérienne 133 Nancy-Ochey. Il s'agit de sa troisième escadrille.  
Source : Albin Denis (Archives Hubert-Derode), [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/escadrille102.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille102.htm), site internet consulté aux mois de février-mars 2014.



Ces différentes photographies aériennes de Toul (page 32 et ci-dessous), conservées aux États-Unis, ont été prises en 1918, pendant la Première Guerre Mondiale, par des pilotes de l'aviation américaine qui étaient stationnés sur le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz, « *The Gengoult Aerodrome* ».



Source : The Auburn University Digital Library (Eddie Rickenbacker Papers), <http://diglib.auburn.edu/collections/rickenbacker/>, site internet consulté aux mois de janvier-mars 2014.



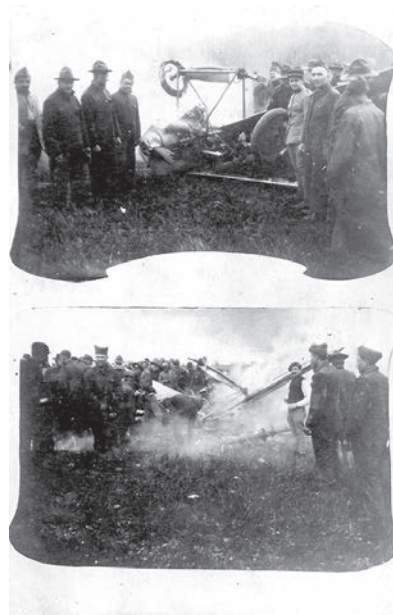
Source : San Diego Air and Space Museum (S.D.A.S.M. Archives), <http://www.flickr.com/photos/sdamarchives/>, site internet consulté aux mois de janvier-mars 2014.



### 3. DIMANCHE 14 AVRIL 1918, À TOUL-CROIX-DE-METZ

« Toul. 14. avril. 1918. Deuxième avion boche descendu par le même pilote dans la même journée, et près de Toul aussi, l'appareil prend feu avant d'arriver au sol. »

Photographies United States Army, dimanche 14 avril 1918. Carte-postale, noir-et-blanc. Hauteur : 13.9 cm, largeur : 9 cm. Achat de la Ville de Toul, 1996, ancienne Collection François, collections du Musée de Toul (MT\_996.27.5.137)



Source : Michel Gilbert (collection personnelle)

En ce qui concerne cet autre document trouvé dans les collections du Musée de Toul, un montage photographique imprimé en carte postale et non circulé, l'inscription manuscrite ne comporte pas de faute de datation malgré des lacunes dans l'évènement relaté : « *Toul. 14. avril. 1918. Deuxième avion boche descendu par le même pilote dans la même journée, et près de Toul aussi, l'appareil prend feu avant d'arriver au sol.* ». Néanmoins, une recherche simple et rapide sur Internet <sup>4</sup> nous a permis de réaliser une extraordinaire constatation : ce dimanche 14 avril 1918 est une date importante dans l'histoire de l'armée des États-Unis, l'United States Army, qui s'est engagée dans la Première Guerre Mondiale le 6 avril 1917, de son corps expéditionnaire en Europe, l'American Expeditionary Force (A.E.F.), et spécialement de son aviation, l'Aviation Section de l'United States Signal Corps puis l'United States Army Air Service, qui deviendra la fameuse United States Air Force (U.S.A.F.) après la Seconde Guerre Mondiale.

En 1988, en commémoration de l'évènement, un article intitulé « *The First Victory* » a été publié dans l'*Air Force Magazine* <sup>5</sup>. Ce jour d'avril 1918, deux avions de chasse allemands, un Albatros D.Va et un Pfalz D.IIIa de la Royal Württemberg Jagdstaffel 64 (Jasta 64w), s'écrasèrent près du terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz. En fait, il est question de la toute première victoire d'un escadron entièrement américain en combat aérien dans la Grande Guerre. Une semaine auparavant, le dimanche 7 avril 1918, une unité de chasse de l'Aviation Section de l'United States Signal Corps, le 94<sup>th</sup> Aero Squadron

du 1<sup>st</sup> Pursuit Group, posait ses vingt-deux avions Nieuport N.28 C.1, équipés de la mitrailleuse Vickers, sur l'aérodrome toulouais. L'escadron avait comme tâches de survoler le théâtre des combats terrestres, au nord de Toul, un front qui allait de Pont-à-Mousson à Saint-Mihiel, et de protéger l'arrière-front des attaques aériennes. Avant d'arriver à Toul, la plupart des pilotes de l'unité avait suivi une formation de pilotage en Amérique, mais d'autres, qui avaient appris les bases en matière de combat aérien en France, pendant la guerre, avaient également eu l'occasion de les expérimenter avec des unités françaises constituées de volontaires américains. Parmi ces vétérans, le major Raoul Gervais Lufbery avait été nommé directeur technique du 94<sup>th</sup> Aero Squadron, chargé de l'instruction des jeunes pilotes. À sa prise de fonction, il possédait déjà la notoriété d'un héros de la nation américaine, comptabilisant 16 victoires homologuées, avec la légendaire escadrille française N 124 La Fayette.

Ce dimanche 14 avril 1918, alors qu'on était en état d'alerte sur le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz, cinq pilotes du 94<sup>th</sup> Aero Squadron, le capitaine David McKelvey Peterson et les lieutenants Edward Vernon Rickenbacker, Reed McKinley Chambers, Douglas Campbell et Alan Francis Winslow, se sont retrouvés à 5 h du matin, aux hangars à avions, pour la première mission de l'unité. Il avait été décidé que Peterson, Rickenbacker et Chambers décolleraient à 6 h, pour survoler le front jusqu'à 8 h, que Winslow et Campbell resteraient près de la piste de décollage pour défendre le terrain d'aviation en

cas d'offensive, et qu'on ne leverait l'alerte qu'à 10 h. Les mauvaises conditions météorologiques, une épaisse brume, ont incité Peterson à regagner la base, tandis que Rickenbacker et Chambers sont allés au terme de la mission, bravant les dangers de manière inconsidérée. À Toul-Croix-de-Metz, le centre des opérations était lié par téléphone à des centres de contrôle aérien et anti-aérien à Commercy, Lironville, Dieulouard, et à un poste d'observation à proximité de la Côte Saint-Michel. À 8 h 45 précisément, un agent d'information, en lien avec Lironville, avertit Toul-Croix-de-Metz que des avions allemands étaient en train de s'approcher du terrain d'aviation. L'escadron de chasse allemand de la Jasta 64w, basé à Mars-la-Tour, apercevant la patrouille américaine, avait lancé à sa poursuite l'Albatros du sous-officier Heinrich Simon et le Pfalz du lieutenant Anton Wroniecki qui se sont égarés dans le brouillard. À 8 h 50, Campbell et Winslow décollèrent et, à peine montés à 500 mètres d'altitude (1640 pieds), menèrent la chasse avec une étonnante efficacité et une facilité déconcertante pour l'ennemi. À 8 h 51, Winslow abattait l'Albatros qui tomba dans un champ au sud du terrain d'aviation, près des casernes Ferber qu'occupait une escadrille française d'observation, de l'autre côté de la route Toul-Dieulouard. À 8 h 52, Campbell, à son tour, abattait le Pfalz qui se mit à brûler avant de tomber dans un champ à l'est du terrain d'aviation, à 100 mètres derrière les hangars à avions. Simon et Wroniecki ont survécu et ont été capturés. Par la suite, l'Albatros et l'épave du Pfalz ont été exposés comme des trophées de guerre, sur la Place de la République à Toul, à

4. Url : <http://www.nationalmuseum.af.mil/factsheets/factsheet.asp?id=720>, site internet du National Museum of United States Air Force (Base aérienne Wright-Patterson, Dayton, Ohio), page consultée aux mois de janvier-mars 2014.

5. Url : <http://www.airforcemag.com/MagazineArchive/Documents/1988/April%201988/0488victory.pdf>, site internet du magazine *Air Force Magazine*, page consultée aux mois de janvier-mars 2014. HAMADY (Theodore), « *The First Victory* », in *Air Force Magazine*, 1988, p.68-73. Une reconstitution de « *La Première Victoire* » en question y est peinte avec une justesse scientifique.

la vue de la population toulouise qui avait été témoin du combat aérien et de l'éclatante victoire américaine. Le bien-fondé de la contribution des États-Unis dans la Première Guerre Mondiale n'était plus à démontrer aux Toulousais, tant la démoralisation de voir la guerre se terminer avait

fait place à une joie sans limite à l'égard du 94<sup>th</sup> Aero Squadron. Une correspondance de lettres de Winslow et Campbell avec les familles, écrites les jours suivants, et les mémoires de Rickenbacker, *Fighting the Flying Circus* <sup>6</sup>, rédigées pour une première édition

en 1919, nous racontent l'épopée triomphante avec précision. Le mardi 16 avril 1918, les nouveaux héros étaient décorés par l'Armée française de la Croix de Guerre avec palme.

6. Url : <https://archive.org/details/fightingflyingc00rickgoog>, page consultée aux mois de janvier-mars 2014. RICKENBACKER (Captain Edward V.), *Fighting the Flying Circus*, Philadelphie et New York, A Stokes Book, J. P. Lippincott Company, 1919, 371 p., Chapitre III « Our First Sorties », p.21-36.

**Ci-dessous, Winslow pose devant sa victime, l'Albatros D. Va de Simon, après l'avoir abattu au-dessus de Toul, ce dimanche 14 avril 1918. Le fuselage de l'appareil arbore la Croix de Fer (« Eisernes Kreuz »), noire sur fond blanc, modèle 1917-1918, signe de l'appartenance de l'avion à l'aviation allemande.**



Source : United States Army Archives  
(Collections du Musée de Toul)



Source : San Diego Air and Space Museum (S.D.A.S.M. Archives), <http://www.flickr.com/photos/sdasmarchives/>, site internet consulté aux mois de janvier-mars 2014.

Ci-dessous (voir aussi page 36), sur la première des deux photographies, à l'arrière-plan, nous pouvons distinguer une silhouette familière aux Toulousais : la Côte Saint-Michel. Dans sa main droite, Winslow tient le pistolet lance-fusée qu'il vient d'arracher du fuselage de l'appareil, au niveau du poste de pilotage. Un orifice ovale indique la place initiale où le dispositif était fixé. Il est possible qu'il ait été bricolé par Simon afin d'incendier son propre avion en cas de capture. Cependant le pilote n'a pu en faire l'usage. Interrogé, le sous-officier de la Jasta 64w, qui était de nationalité polonaise, aurait déclaré à Winslow : « Alors, pour moi, la guerre est terminée ! ». Simon paraissait soulagé, comme un prisonnier que l'on délivrait de sa peine. Il était maigre et portait un uniforme misérable et dégradé <sup>7</sup>.



7. Url : <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=F40816FE3C5A11738DDDAF0994DE405B888DF1D3>, site internet du journal *The New York Times*, page consultée aux mois de janvier-mars 2014. « Winslow Describes Thrilling Air Fight, Aviator's Diary Account of How He and Campbell Downed Two Planes Issued Officially », in *The New York Times*, 16 juin 1918.



Cette photographie montre l'Albatros acheminé soit vers le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz soit vers la ville de Toul. On a commencé à désosser l'appareil sur la base, avant de l'emmener sur la place de la République où les dernières pièces ont été ôtées.

Il fallait garder des objets-souvenirs de la victoire : les grandes croix noires qui se trouvaient sur les ailes, des morceaux de toile avec les trous des balles de Winslow, la magnéto d'allumage, le miroir, l'horloge, la boussole, l'altimètre, etc.

Source : The Auburn University Digital Library (Eddie Rickenbacker Papers),

<http://diglib.auburn.edu/collections/rickenbacker/>, site internet consulté aux mois de janvier-mars 2014.

Ci-contre, le montage photographique, imprimé en carte postale, montre le squelette du Pfalz D.IIIa de Wroniecki, abattu au-dessus de Toul, ce dimanche 14 avril 1918.

Le lieutenant de la Jasta 64w avait détaché sa ceinture avant le crash, pour s'échapper de l'appareil.

Il survivra malgré ses multiples brûlures au visage, à la poitrine, aux mains et aux pieds, et une jambe fracturée. La photographie a été augmentée, à gauche, du portrait en médaillon de Campbell, vainqueur du combat aérien.

Source : Michel Gilbert (collection personnelle)



Ci-dessus, la carcasse de l'Albatros et la masse calcinée du Pfalz sont exposées dans les murs de l'antique cité de Toul, sur la Place de la République. L'évènement a eu un effet positif sur le moral des Toullois, en liesse à l'arrivée des vainqueurs dans la ville.

Ci-contre, Winslow et Campbell posent en compagnie du commandant du 94th Aero Squadron, le major John W. F. Huffer.

Source : National Museum of United States Air Force, <http://www.nationalmuseum.af.mil/factsheets/factsheet.asp?id=720>, site internet consulté aux mois de janvier-mars 2014.

Ci-contre et ci-dessus, ces deux photographies sont conservées au National Museum of United States Air Force (Base aérienne Wright-Patterson, Dayton, Ohio).



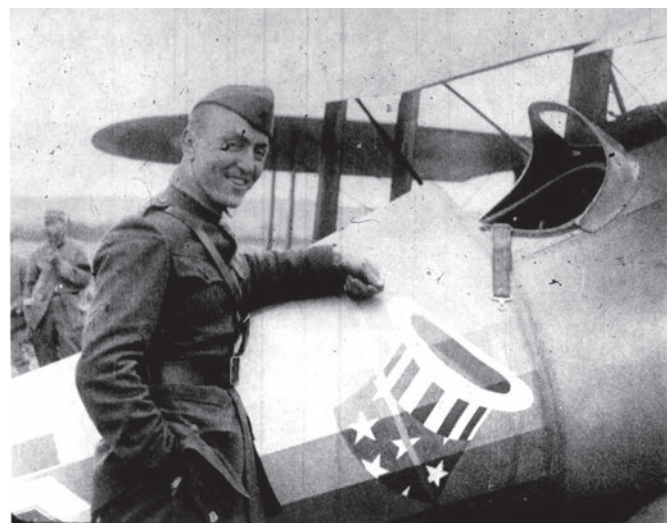
Ci-contre, sur la photographie de groupe du 94th Aero Squadron, nous pouvons identifier Chambers (1), Winslow (2), Rickenbacker (3) et Campbell (4), quatre des cinq protagonistes de ce dimanche 14 avril 1918 à Toul. L'escadron de chasse américain était stationné sur le terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz du 7 avril 1918 au 29 juin 1918. Suite à ce premier fait d'armes, il est devenu un des plus renommés de la Première Guerre Mondiale, comptabilisant 52 victoires homologuées sur des avions et 13 sur des ballons, et comptant 8 as de l'air, « *Air Aces* », à la fin du conflit : Douglas Campbell ; Reed McKinley Chambers ; Harvey Weir Cook ; Hamilton Coolidge ; Raoul Lufbery ; James Armand Meissner ; David McKelvey Peterson ; Edward Vernon Rickenbacker.

Source : United States Army Archives (Wikipédia), [http://en.wikipedia.org/wiki/94th\\_Fighter\\_Squadron](http://en.wikipedia.org/wiki/94th_Fighter_Squadron), site internet consulté aux mois de janvier-mars 2014.



Sur la photographie ci-contre, Rickenbacker dit « *Eddie* » pose devant son Nieuport N.28 C.1 marqué de l'insigne du 94th Aero Squadron, « *The Hat in the Ring* », signifiant « *Le Chapeau (de l'Oncle Sam) dans l'Anneau* », en référence à l'entrée des États-Unis dans la Première Guerre Mondiale. À la fin du conflit, Rickenbacker a été surnommé l'as des as américains, « *Ace of Aces* », comptabilisant 21 victoires homologuées sur des avions et 5 sur des ballons.

Source : The Auburn University Digital Library (Eddie Rickenbacker Papers), <http://diglib.auburn.edu/collections/rickenbacker/>, site internet consulté aux mois de janvier et mars 2014.



Source : The Auburn University Digital Library (Eddie Rickenbacker Papers), <http://diglib.auburn.edu/collections/rickenbacker/>, site internet consulté aux mois de janvier-mars 2014.

Ci-dessus, les trois photographies montrent, de gauche à droite, Winslow, Campbell, Peterson et Rickenbacker.

Dans un courrier que Winslow adressait à ses parents <sup>8</sup>, après son aventure du dimanche 14 avril 1918, voici comment il raconta l'accueil que les Toulois lui avaient réservé : « [...] Une femme, aubergiste, m'a dit qu'elle pouvait bien dormir maintenant, et elle m'a tendu son bébé pour que je l'embrasse [...]. Les Américains étaient maintenant les bienvenus en ville, et Doug et moi pouvions acheter presque tout à moitié prix [...]. Le combat s'est produit si proche du monde que les balles volaient dangereusement au ras du sol. Personne n'a été blessé, sauf un Français qui travaillait à sa terre quand une de mes balles lui a troué l'oreille, et il était fier de lui [...]. ». Dans son livre *Fighting the Flying Circus*, publié en 1919, Rickenbacker <sup>9</sup> raconta : « [...] À notre joie se sont joints félicitations et éloges de la part des citoyens français de Toul, qui ont eu à endurer tant de bombardements de ces machines boches sans jamais voir d'avions alliés défendre leur petite ville bien-aimée. Quand ils ont appris que deux appareils ennemis avaient été abattus le premier jour de l'arrivée des Américains, leur

*joie ne connaissait pas de limites. Ils nous serraient la main, nous embrassaient, trinquaient à notre santé avec leur meilleur vin de Moselle et criaient " Vive la France ! Vivent les Américains ! " jusqu'à en perdre la voix [...]. ». Enfin, Michel Hachet nous a également conté qu'une ancienne Touloise se remémorait un combat aérien au-dessus de Toul, un dimanche de 1918, tandis qu'elle avait une douzaine d'années et qu'elle était à l'église pour sa communion : de l'édifice, elle avait entendu les coups de mitrailleuses des quatre aviateurs engagés.*

### CONCLUSION

Nous avons cherché à donner à notre article l'aspect d'un reportage photographique qui fait la couverture de trois événements au commencement de l'année 1918. Nos recherches nous ont mené bien au-delà de cette courte période de la Première Guerre Mondiale. Au sujet du terrain d'aviation Toul-Croix-de-Metz, d'autres évènements méconnus des Toulois, de 1914 à 1918, mais également de 1939 à 1945, et encore après 1950, restent

dans l'ombre. Ils sont à mettre en lumière à travers le prisme d'une documentation abondante. Le Musée d'Art et d'Histoire de Toul est loin d'avoir livré tous ses secrets dans ce domaine.

### REMERCIEMENTS

- L'équipe de préparation de l'exposition au musée de Toul, Mesdames Maryse HUBERT et Hélène SCHNEIDER, et Messieurs Jean-Paul ARNOULD, Michel BOUCHOT, Philippe BRUANT, Pascal BURKHARDT, Dominique COTARD, Jean-Pierre COUTEAU, Pierre FATH, Gérard HOWALD, Jacques HUBERT, Jean-Jacques JEANDEL, Patrice MONANGE,
- Monsieur Albin DENIS, spécialiste de l'histoire des escadrilles militaires françaises de la Première Guerre Mondiale,
- Monsieur Michel GILBERT, collectionneur de documents sur l'histoire du corps expéditionnaire américain en Europe pendant la Première Guerre Mondiale,
- L'équipe des *Études Touloises*, Madame Micheline MONTAGNE et Messieurs Claude FLACZYNSKI, Gérard HOWALD, Bernard HUBERT, Philippe JEANDAT, Philippe MASSON, Paul MONTAGNE,
- Le Cercle d'Études Locales du Toulois (C.E.L.T.) et son président, Monsieur Michel HACHET,
- L'association des Amis du Musée de Toul et son président, Monsieur Pierre DAYER,
- L'équipe du Musée d'Art et d'Histoire de Toul, - famille et amis.

**Vincent LAMARQUE**

8. Url : <http://thevidair.blogspot.fr/2008/03/alan-winslow-victory-april-14-1918-vs.html>, page consultée aux mois de janvier-mars 2014.

Ce site internet met en ligne la retranscription de la lettre de Winslow à ses parents. Une ancienne copie du document est conservée à l'United States Army Heritage and Education Center (Carlisle, Pennsylvanie).

9. Url : [http://www.mashpedia.com/Rickenbacker\\_94th\\_Aero\\_Squadron?pagetype=search&tab=1&startvid=1&pagecode=&xn=1](http://www.mashpedia.com/Rickenbacker_94th_Aero_Squadron?pagetype=search&tab=1&startvid=1&pagecode=&xn=1).

Les témoignages de Rickenbacker sur le 94<sup>th</sup> Aero Squadron à Toul en 1918 s'accompagnent d'un fonds d'archives formé de photographies mais aussi de films que nous avons pu visionner sur Internet.