

Toul-Croix-de-Metz et Velaine-en-Haye pendant la Seconde Guerre Mondiale

INTRODUCTION

« *Sera maître du monde qui sera maître du ciel* », avait écrit Clément Ader, celui qui donnera le nom d'avion à cet aéroplane de bois et de toile, que l'on ne connaît qu'à travers ses exploits sportifs. C'est en 1911 que le général Roques, premier inspecteur de l'aéronautique, officialise le nom « avion » pour désigner les appareils de l'aviation militaire.

L'histoire de la maîtrise de l'air du Toulinois est antérieure à la Première Guerre mondiale. En effet, après les ballons ronds et allongés, les cerfs-volants et les dirigeables, commence l'histoire aérienne avec des avions. Les anciens se souviennent qu'un terrain d'aviation était à la Croix-de-Metz, à Toul, dès le début de la Première Guerre mondiale.

Une vingtaine d'années plus tard, après celle qui devait être la « der des ders », d'autres avions, aux performances sans aucune mesure avec leurs prédécesseurs, occuperont le terrain.

À la même époque les villageois de Velaine-en-Haye et de Sexey-les-Bois se souviennent eux aussi d'avoir vu des avions se poser sur une terre qui borde la route reliant les villages. Le site deviendra la base opérationnelle de Velaine-en-Haye.

Ces quelques lignes tirées de documents officiels et de vieux cahiers oubliés dans des malles de greniers seront complémentaires à la précieuse narration des anciens, derniers témoins de ce qui est devenu notre patrimoine aéronautique du Toulinois.

HISTOIRE DU TERRAIN DE TOUL-CROIX-DE-METZ DE 1939 À 1945

Avant de commencer leurs récits sur la Seconde Guerre, les anciens Toulinois parlent souvent d'un accident dramatique. En route vers le meeting de l'aéro-club d'Auvergne à Clermont-Ferrand, monsieur Maurice Bokanowski, ministre du Commerce et de l'Aéronautique, de passage à Toul Croix-de-Metz, trouve la mort, le dimanche 2 septembre 1928. Après le décollage, à 9 h 55, le pilote de l'appareil, un Spad-Herbémont, décide de revenir sur le terrain suite à des problèmes moteur. C'est dans un virage à droite, en perte de vitesse, qu'est arrivé le drame tuant cinq personnes.

À la veille de la Seconde Guerre Mondiale, les anciens Toulinois se souviennent de la présence, à la Croix-de-Metz, de trois Potez 63 de reconnaissance et de quelques chasseurs anglais Spitfire sur le terrain pratiquement abandonné.

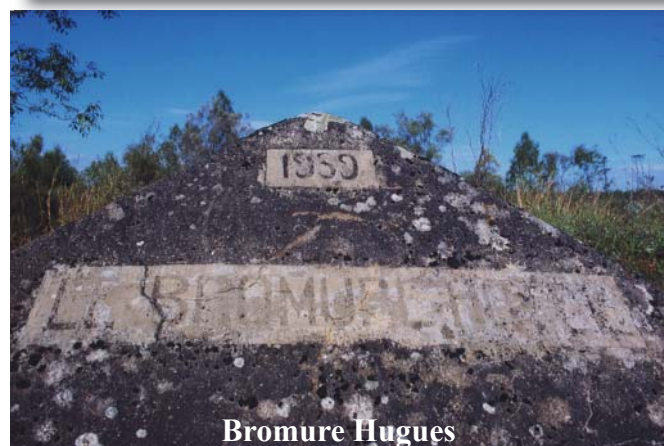
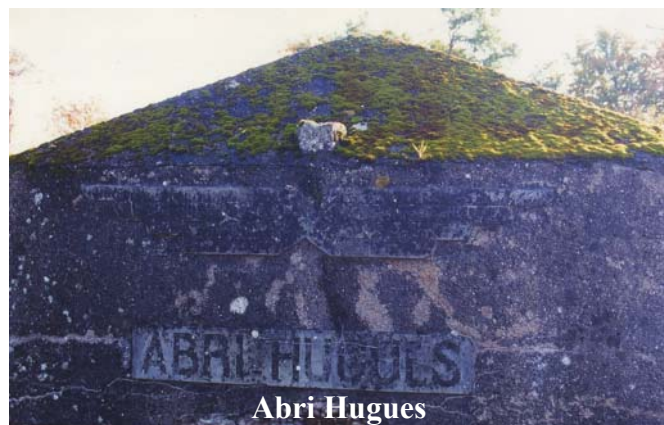
À Reims, au matin du lundi 28 août 1939, le colonel Neuville, commandant la 5^e escadre de chasse, regarde décoller les avions de son escadre éclatée. En effet, les deux groupes de celle-ci, les I/5 et II/5, gagnent leurs bases opérationnelles.

Le terrain de la Croix-de-Metz se situait à 3 km au nord-est de Toul, à droite de la RN 411 en direction de Pont-à-Mousson. Au nord, le Bois-la-Ville et la caserne Gengoult, au sud la caserne Ferber et les hangars avec le parking avions goudronné. En face de la caserne Ferber, la déchetterie. Une voie de 60 contournait le terrain après deux traversées de la route à hauteur de Gengoult et Ferber. La manche à air, que les aviateurs appellent « la biroute » était au pas de tir du champ de tir du Bois-la-Ville.

Commandé par le commandant Hugues, le II/5 rejoint Toul Croix-de-Metz sa base opérationnelle. Bien remplie est la vie de ce chef de section d'infanterie devenu pilote, pendant la Grande Guerre. Les temps grisonnantes, le commandant Hugues est âgé de 43 ans. Les jeunes pilotes l'appellent « Vieux guerrier » en référence à ses douze victoires de la Grande Guerre. Négociant en vin, il reprendra du service en 1933. Pendant la guerre, il obtiendra deux victoires aériennes à titre personnel. L'ensemble du groupe en obtiendra soixante-dix.

Le groupe est articulé en deux escadrilles : la première, celle des « Sioux », porte l'insigne de l'escadrille La Fayette, la première escadrille américaine de la Grande Guerre ; elle est commandée par le capitaine Monraisse. La seconde, celle des « Cigognes », insigne de l'escadrille Spa 167 du groupe des « Cigognes » de la Grande Guerre ; elle est commandée par le capitaine Reyné. Ce sont vingt-six Curtiss 75A, avions américains, qui se posent pour la première fois à Toul, le 28 août 1939, à 10 h. Ils y trouvent l'échelon roulant arrivé dans la nuit.

Vétuste, sans eau et sans électricité, la caserne Gengoult accueillera des personnels. Un ancien m'a raconté qu'il avait fauché l'herbe du terrain avec son père, pendant l'été 1938, puis avoir stocké le foin dans un hangar de la caserne Ferber. Le foin était partagé entre le faneur et l'armée. Cet ancien se souvient aussi avoir fauché l'herbe sur la bande de poser des avions, le long de la route de Pont-à-Mousson. Des balises en forme de tas de sable délimitaient la bande herbeuse. De couleurs différentes, elles indiquaient aux pilotes la distance disponible au roulage. En forêt, des alvéoles ceinturées de parapets de terre sont aménagées de part et d'autre des voies carrossables pour camoufler les appareils.



Le 3 septembre 1939, c'est la guerre ! Le 5, le commandant Hugues conduit à la frontière une patrouille sans rencontrer l'ennemi. Les anciens se souviennent des ballons de barrage, équipés de filets, qui ascensionnaient de nuit, entre la ferme des Allemands et la ferme de Longeau. Cinq ballons étaient également en ascension sur l'écluse n° 20 du canal à Écrouves pour couvrir la voie ferrée.

Le 7 septembre, le capitaine Monraisse conduit trois patrouilles qui escortent un appareil de reconnaissance photo sur l'Allemagne. C'est au cours de cette sortie, que les pilotes de La Croix-de-Metz rencontreront, pour la première fois, des chasseurs allemands Messerschmitt 109. Les patrouilles engageront un chassé-croisé d'observation qui permettra aux pilotes des deux camps de faire plus ample connaissance pour mieux s'entrechoquer, plus tard, dans des tournois sans pitié.

Le vendredi 8 septembre, un Potez 63 s'écrase au décollage ; les trois membres d'équipage trouvent la mort dans cet accident, ils seront les premières victimes sur le terrain.

C'est le 20 septembre qu'un appareil est touché pour la première fois ; un tir de mitrailleuse touche l'avion du sergent-chef Péchaud qui est obligé de se poser proche de Saint-Mihiel avec vingt-trois trous dans son avion. C'est le même jour que le sergent Legrand donne la première victoire aérienne à son groupe en détruisant un Me 109. Au retour d'une mission après une victoire aérienne, le pilote « battait des ailes » pour annoncer qu'il aura une histoire à raconter le soir à la popote. C'est encore ce même jour que le sergent Quequiner s'éjecte, à 14 h 55, de son avion en flamme ; brûlé aux mains et au visage, il sera soigné à l'hôpital de Metz.

Dix jours plus tard, le samedi 30 septembre, le sergent Magnez, en mission sur l'Allemagne, engagera le combat. Touché, son Curtiss s'écrasera. Le sergent Magnez sera la première victime du groupe.

Commence le premier automne de guerre qui est déprimant par le mauvais temps ; le terrain est boueux, il neige pour la première fois le 28 octobre.

UN PIÈGE TENDU

Sur le tableau des activités du dimanche 6 novembre 1939, deux d'entre-elles retiennent l'attention des personnels. La première, la visite de monsieur Édouard Daladier, président du Conseil. La seconde, l'escorte d'un appareil Potez 63/11 en mission photo sur la Sarre. A 14 h, le lieutenant Houzé décolle avec une formation de neuf appareils. Une ½ h plus tard, les avions trouvent, à la verticale de Metz, l'appareil de reconnaissance, le cap est mis sur la frontière qui est passée à une altitude de 5000 mètres. Au débouché d'une couche nuageuse, deux formations allemandes font leur apparition. Bientôt, une trentaine de chasseurs ennemis Me109 D, du groupe de chasse 102, seront au contact des appareils français. Un bimoteur Messerschmitt Bf 110 allemand fait à son tour une entrée remarquée. Pourquoi un tel déploiement ? Indiscrétion ? Efficacité du guet aérien ennemi ? De toute évidence, la présence du bimoteur était un piège tendu à une patrouille française qui, imprudente, se serait jetée sur cette proie trop facile.

Le lieutenant Houzé fait monter sa formation à la bonne altitude, celle des appareils allemands en patrouille haute. Le tournoi engagé sera appelé plus tard le « combat des 9 contre 27 ». Les Allemands perdront

quatre pilotes, leurs avions détruits en France ; ils auront aussi deux prisonniers. En plus, ils auront quatre avions endommagés qui s'écraseront en Allemagne. Le lieutenant Houzé et le sergent-chef Trémolet, touchés dans ce combat, se poseront malgré tout à La Croix-de-Metz en limitant la casse.

Le capitaine Hannes Gentzen, chef de la formation allemande, sera convoqué à Berlin pour y rendre des comptes. Ce capitaine avait été félicité par le maréchal Göring, quelques semaines plus tôt, pour sa brillante conduite face à l'aviation polonaise.

La petite histoire, retient l'aventure cocasse du capitaine Rozanoff, pilote expérimenté. Son avion est baptisé « Coromon ». Le 24 novembre 1939, après un combat, un chasseur allemand Me 109 est contraint de se poser à Strasbourg. C'est un cadeau royal offert aux aviateurs français qui pourront étudier l'avion rencontré habituellement dans le ciel.

APPROCHE EN LIGNE

Le capitaine Rozanoff est chargé de convoier l'appareil à Villacoublay, après une présentation prévue à Toul. Escorté par deux chasseurs, la formation des trois appareils, fait une approche en ligne. Au ras du sol, les équipiers latéraux dégagent chacun de leur côté en pleine ressource, laissant l'avion du centre faire de même, en ligne droite. Afin d'agrémenter sa figure, le capitaine au centre de la formation entame un tonneau lent qui, hélas, déporte l'appareil vers la droite. Il heurte alors l'appareil de son ailier droit, l'adjudant Baptizet. L'appareil allemand est en partie sectionné en avant de sa roulette de queue. Le 3^e équipier, le lieutenant Vinçotte, est témoin de l'éjection en parachute du capitaine et de l'incendie de son appareil en heurtant le sol. A son tour, l'adjudant se pose avec une hélice aux pales tordues. On imagine, les propos de l'adjudant envers le capitaine friand de contrepèteries... Après celui cassé à Essey-Lès-Nancy, c'est le deuxième appareil que vient de casser le capitaine. Pilote chez l'avionneur Dassault après la guerre, le capitaine Rozanoff trouvera la mort à bord d'un Mystère IV B le 3 avril 1954.

L'hiver commence, le gel détériore les canalisations d'eau, l'électricité est coupée, le thermomètre descend à - 27°. Une partie des personnels loge en ville. En cette fin d'année, arrivent des pilotes tchèques. Leurs

interventions se limiteront au survol de la France pour les soustraire à des repréailles en cas de capture par les Allemands. Dès janvier, l'an 40 se fait connaître par une baisse du mercure dans les thermomètres qui affichent parfois - 32°. Le mois de février 1940 est déprimant, il ne cesse de neiger.

Le mercredi 8 mai est marqué par la collision en vol de deux appareils. C'est au cours d'un entraînement avec un Potez 63/11, que l'adjudant-chef Delannoy et le sergent Salès se percutent en vol. Les pilotes s'éjecteront mais les avions seront irrécupérables.

Ainsi se termine, à Toul Croix-de-Metz, cette première période de la guerre.

LA DRÔLE DE GUERRE EST FINIE...

Le 10 mai 1940, à 3 h 30, neuf bombardiers allemands Heinkel 111, survolent la ville et larguent leurs bombes sur le terrain qui se couvre d'entonnoirs, mais une bande de terre parallèle à la route reste disponible. Ce jour là, le commandant Hugues dispose de vingt-quatre appareils « bons de guerre ». Cloués au sol, moteurs chauds, les pilotes attendent l'ordre qui ne viendra pas. Ils verront ainsi, impuissants, un second matraquage du terrain. La défense anti-aérienne installée sur le mont Saint-Michel, touchera un bombardier Heinkel 111. Celui-ci venait d'être touché au moteur gauche, suite à une attaque du capitaine Hyvernault, du GC 1/2 basé à Ochey. L'appareil se posera en catastrophe sur la base opérationnelle de Velaine-en-Haye à 5 h 20. Les cinq membres d'équipage seront faits prisonniers. A 15 h, un troisième bombardement touchera la gare et le terrain.

Des mécaniciens, les « Pétafs » dans le jargon aéronautique, s'affairent sur deux appareils en réparation, donc non affectés en escadrille. Les pilotes de ces appareils décident, avec la complicité des mécaniciens, de faire un essai en vol... Grâce à cette formule, digne d'un roman de Courteline, ces avions attaqueront un bombardier qui, touché, se posera proche de Pont-à-Mousson.

Comment admettre que, pendant les bombardements de Nancy et de Toul, les vingt-quatre avions disponibles à la Croix-de-Metz ne pourront protéger la ville agressée. Mais pourquoi ? Parce que ! Parce que quoi ? Taisez-vous ! Voici en résumé, ce qu'entendait le commandant Hugues au téléphone à

chacune de ses protestations. C'est en soirée, qu'une mission de reconnaissance lui est confiée, sur la Sarre.

Désormais, les aviateurs connaîtront le rythme imposé par l'offensive ennemie. Dans la période du 11 mai au 5 juin 1940, les pilotes détruiront six chasseurs, onze bombardiers, deux avions de reconnaissance. Les bombardiers ennemis reviendront pilonner à deux reprises le terrain sans y faire de réels dégâts. Cependant, cinq sapeurs du Génie occupés à la réfection de la zone de poser, trouveront la mort sous les bombes larguées vers 17 h, le 17 mai 1940.

Parmi les histoires cocasses, celles de deux pilotes. Les appareils du capitaine Portalis et de l'adjudant de Montgolfier sont endommagés par les tirs des mitrailleuses d'un bombardier auquel ils venaient de se frotter. Arrivés au sol, au bout des suspentes de leurs parachutes, le capitaine est passé à tabac par des fantassins et l'adjudant, malgré ses blessures, par les gendarmes. Cette aventure, met en évidence la carence grave dans la formation des personnels et l'état d'esprit mesquin qui se traduit par un passage à tabac systématique des aviateurs en perdition en ignorant tout esprit chevaleresque.

Pour enlever un peu de morosité au film de la guerre, le caporal-chef Chabéra, jeune pilote tchèque, se perd après une rencontre avec la chasse ennemie. Par deux fois il se pose sur des terrains sur lesquels il avait vu des appareils Potez 63. Voyant qu'il n'était pas à Toul, il redécalle pour rejoindre « au pif » la Croix-de-Metz.

Les combats s'intensifient, les avions cassés ne sont pas remplacés. Le 5 juin, les Allemands entrent dans la seconde phase de l'attaque commencée le 10 mai 1940, par l'offensive de la Somme et de l'Aisne. Une vingtaine d'appareils quitte Toul pour Connantré. La mission consiste à s'opposer à un débordement ennemi qui encerclerait les troupes en Lorraine. Le lieutenant Pierre Houzé, au cours d'un combat aérien le 6 juin, saute en parachute. Au sol, un fusil-mitrailleur entre les mains, il sera blessé et mourra deux heures après son évacuation, dans une grange, à Besme dans l'Aisne ; il était 16 h 10 à sa montre cassée. C'est le second pilote tué du groupe.

Le groupe rentre à Toul le lendemain 7 juin. Le 10 juin, un dernier appareil allemand est abattu, un Dornier

17. Le 13 juin 1940, les groupes de chasse reçoivent l'ordre de se replier vers le sud. Le jour même, l'aviation allemande pilonne les usines de Foug. Elle lâche aussi ses bombes sur Toul : place Curel, rue de la République, rue du docteur Chapuis. La ville sera à nouveau bombardée par les Allemands et les Italiens, le dimanche 16 et le mardi 18 juin.

Le lundi 17 juin arrivent, exténués, les hommes du 227^e régiment d'infanterie qui, à pied, de la ligne Maginot doivent rejoindre le plateau de Langres pour y placer une ultime ligne d'arrêt. Les Allemands y sont déjà avec leurs chars. Commence à Toul cinq jours d'une lutte acharnée avec un ciel vide d'avions français. Le 20 juin au soir, les combats cesseront dans la ville ruinée, la bataille de Toul est terminée.

L'armistice est signé le 22 juin, commence alors l'occupation.

L'OCCUPATION ALLEMANDE

Les Allemands, appelés le plus souvent « Boches », « Fritz », « Chleus », « Doryphores » occuperont le terrain. L'école de pilotage C13 partage, du 1^{er} juin 1941 au 15 février 1942, les terrains de Nancy-Essey et de Toul Croix-de-Metz. Les appareils réservés à la formation des élèves, étaient des appareils d'entraînement allemands et des appareils provenant des aviations vaincues en 1940, c'est pour cela qu'on pouvait voir sur le terrain des chasseurs italiens biplans CR 42, des chasseurs français Dewoitine 520 et des avions d'entraînement américains NAA57.

Pour une formation plus pointue, l'école disposait de chasseurs Messerschmitt 109 D et E. Après la chasse, l'école devait assurer la formation des pilotes de bombardiers Heinkel He 111. Avec les He111 d'autres bimoteurs étaient sur le terrain comme les Junkers W3 ou des Caudron C445 français capturés en 1940. Plus tard, cette école sera remplacée par un centre de formation des équipages des chasseurs bimoteurs Messerschmitt 110 Bf110.

Ce centre sera remplacé par une école de chasse qui prendra le nom de 7^e escadre, le 25 janvier 1943. L'état-major de cette nouvelle escadre sera installé sur les terrains de Toul Croix-de-Metz et Essey-Lès-Nancy ; il y restera du 26 janvier 1943 au 6 mai 1944.

À Toul, dans les années 1942-1943, se trouvait aussi un centre de formation initiale des sous-officiers et soldats de l'aviation allemande. Les 9 et 24 avril, l'aviation américaine vient mitrailler le terrain puis reviendra le 27 pour le bombarder en faisant de gros dégâts matériels.

La présence allemande sur les deux terrains durera jusqu'au 6 mai 1944.

Les anciens se souviennent de l'occupation de la résidence du Tacconnet, à la sortie de Toul et à droite de la route de Villey-Saint-Etienne. Les Allemands transformeront la demeure en mess des officiers et des baraques en bois seront construites dans le domaine. Les anciens, nous disent aussi que, par temps de pluie, pour éviter la boue, les avions allemands utilisaient la route de Pont-à-Mousson pour décoller et atterrir, deux plantons arrêtaient pour cela la circulation automobile. De part et d'autre de la bande herbeuse qui servait de piste, le long de la route, les Allemands placeront tous les 20 mètres environ, des supports en bois d'une cinquantaine de centimètres de haut surmontés de trois ampoules électriques blanches. Ce balisage s'étalait de la caserne Ferber au Bois-la-Ville. Par jeux, la nuit, des jeunes allaient parfois briser quelques ampoules. D'autres anciens, se souviennent des planeurs qui étaient tirés au sol par des Junker 52 avant d'être lâchés en l'air. Ces planeurs de grande capacité piquaient du nez pour se poser puis sortaient un parachute de queue afin de limiter le roulage au sol.

Certains se souviennent du passage de quadrimoteurs Arado, reconnaissables à leurs vingt-quatre roues sous le ventre, en plus du train tricycle. Enfin, certains se souviennent du mitraillage d'un appareil de transport Junker, porteur de croix rouges, par les chasseurs alliés aux cours des opérations de libération. Sa carcasse, laissée longtemps sur le terrain, servait de lieu de jeu aux enfants.

LA LIBÉRATION

Avant l'arrivée d'une véritable formation aérienne, l'hôpital de la 3^e armée américaine était sur le terrain et, avec des DC3 Dakota, évacuait les blessés vers l'arrière. En septembre 1944, les Américains poseront sur le terrain les chasseurs-bombardiers Thunderbolt P47 du 358^e groupe de combat qui avait comme devise « Avec

l'épée et les ailes ». Le groupe était composé de trois escadrons, les 365^e, 366^e, 367^e. La couleur orange était la couleur d'identification des appareils du groupe, d'où le surnom de « queues orangées ». Le terrain offre à nos libérateurs un spectacle de désolation, il est recouvert de boue et de profondes ornières rendaient la circulation difficile. Les infrastructures anciennes, en grande partie détruites par les allemands et les bombardements alliés d'avril 1944, n'offrent que des bâtiments le plus souvent en ruines ou sans toit, des hangars avions ne subsistent que les armatures métalliques. Des carcasses d'avions allemands Messerschmitt 109 et Junkers 54 occupaient certaines zones du terrain

La mission du 813^e bataillon du génie de l'air sera d'aménager le site qui sera appelé A 90, Airdrome 90.

Des tentes et baraques en carton renforcé recouvertes de toile goudronnée seront construites pour accueillir les personnels, la plupart des bureaux occupe les anciens bâtiments encore utilisables. Toutes les tentes disposent d'un plancher, de poêles et de cloisons isolantes. Les pilotes et les officiers logeront en ville. L'Ancienne caserne Luxembourg à Dommartin-les-Toul sera aménagée, des douches seront construites pour les hommes. À l'aide de niveleuses sera construite la seule piste ayant équipé le site dans toute son histoire. En plaques métalliques (PSP), sa longueur sera de 1500 mètres pour une largeur de 36 mètres, elle sera orientée Est-Ouest, alors que les utilisateurs précédents utilisaient la bande herbeuse balisée le long de la route nationale sensiblement orientée Nord-Sud. Des civils français ont participé aux travaux pour rendre le terrain opérationnel, certains personnels étaient employés dans les mess d'escadrons.

Après avoir libéré Toul et Nancy début septembre 1944, les chars du général Patton sont face aux fortifications de Metz dans lesquelles sont retranchées des unités allemandes qui repoussent les attaques américaines. L'intervention des avions de Toul endommagera les différents forts qui seront évacués puis repris par les Allemands. La ville sera libérée fin novembre.

L'armée allemande lance une offensive surprise sur le plateau de Bologne en Belgique le 16 décembre 1944. Commence alors la Bataille des Ardennes qui verra les « Queues Orangées » intervenir au profit de la 7^e

armée américaine encerclée à Bastogne. Le jour de Noël comme le jour de l'an 1945 connaîtront des activités intensives pour les personnels des trois escadrons. Les missions seront exécutées avec succès, puisque le 1er janvier seize appareils allemands seront détruits et dix seront endommagés. La mission principale du groupe est d'appuyer les troupes au sol. Du 8 au 25 avril la 7^e armée américaine et la 1^{ère} armée française seront appuyées par le groupe.

Un général américain de la 7^e armée, en visite à Toul recherchait un café disparu au cours d'un bombardement mais dans lequel au cours de la Première Guerre mondiale il avait connu le capitaine Billy Mitchell du Groupe de Poursuite 94 qui était sur le terrain. Dans la conversation Mitchell prévoyait dans une prochaine guerre, le largage de parachutistes en arrière des troupes ennemies pour détruire les postes de commandement. Il voyait aussi de grandes unités aériennes en vol pour mener une même mission. Visionnaire était Mitchell, mais il anticipait les bombardements futurs comme ceux de la présente guerre qui détruisent les installations industrielles qui soutiennent l'effort de guerre de l'ennemi.

Une nuit, un monomoteur allemand mitrailla la route de Nancy, les témoins se souviennent des trainées des cartouches traçantes échangées entre l'intrus et la défense anti-aérienne. Une autre fois, un chasseur-bombardier allemand est venu survoler la piste à une altitude de 15-20 mètres sans aucune manifestation hostile.

Le 4 avril un premier détachement quitte La Croix-de-Metz à 5 h pour gagner une ancienne base allemande à Mannheim. Quelques jours plus tard, suivront les C47 de transport qui passeront la frontière pour acheminer la logistique sur le dernier point de chute du groupe en Europe, chez l'ennemi. La guerre est pratiquement terminée puisque l'armistice sera signé à Reims le 8 mai 1945. C'est avec beaucoup d'émotion que les vétérans du groupe reviendront en pèlerinage à Toul le 12 juillet 2001.

LA DERNIÈRE OCCUPATION AÉRONAUTIQUE DU TERRAIN

En 1947, le terrain sera occupé par l'aéro-club de Toul. Son président monsieur Gaston Claudel, garagiste, était un ancien pilote de la guerre. Ses élèves l'appelaient « Le fou Volant ». La flotte de ce club se

Etudes Toulaises, 2015, 153, 21-31

limitait à un Piper-Club reconstruit à partir de pièces provenant de 2 appareils inaptes au vol. Cet appareil servait aux baptêmes de l'air. Un second appareil, un Stampe à double commande, servait à la formation des élèves. Ces appareils utilisaient la piste PSP laissée par les Américains après la guerre.

En 1948, le planeur construit par monsieur Claudel et ses élèves s'est abîmé sur la piste au moment du décollage. Tracté par une voiture Bugatti, le câble de remorquage s'est accroché accidentellement dans des plaques de la piste, arrêtant net le planeur.

Ruinée après les bombardements américains pendant la libération, la caserne Gengoult offre cependant quelques bâtiments et un hangar qui sert à abriter les appareils de l'aéro-club. Ce hangar est aujourd'hui utilisé par une entreprise de menuiserie.

C'est dans les années 50-52 que cesseront les activités du club, elles mettront ainsi fin à la vocation aéronautique commencée en 1912 sur le site de Toul Croix-de-Metz.

Pour la petite histoire : « Popaul » pour ses intimes, l'adjudant de Montgolfier était d'Annonay dans l'Ardèche, pays de Joseph et Etienne Montgolfier. Ceux-ci, avaient en 1783 fait ascensionner une enveloppe d'air chaud. Cousins éloignés ? Certainement. Mais l'adjudant, pilote de Curtiss, tabassé par erreur par les gendarmes, alors qu'il était à Toul trouvera la mort en combat aérien sur Casablanca, le 8 novembre 1942.

Pour rester fidèle à la mémoire du terrain, il est nécessaire de préciser qu'il y avait en face de la caserne Ferber, de l'autre côté de la route un bar : Le Vol plané était son nom. Il y avait encore et toujours des discussions d'avions même là devant le zinc du bistrot...

LA BASE OPÉRATIONNELLE DE VELAIN-EN-HAYE

Les habitants de Velaine-en-Haye, Sexey-les-Bois, Fontenoy-sur-Moselle, se souviennent d'un terrain d'aviation pendant la drôle de guerre, dans le triangle dessiné par les routes qui relient les trois villages.

Au lieu-dit « Tressaint », sont des champs humides sur lesquels, en hiver, les gosses viennent faire des glissades sur l'eau gelée.

Des travaux d'aménagement commencent par la déviation de la ligne électrique libérant le terrain de la présence des fils et des poteaux. La balise à feu intermittent destinée à la navigation aérienne, posée dans les années 1933-34 en bordure du chemin en limite des bans de Sexey et Fontenoy, rejoint l'angle du terrain face au cimetière de Sexey.

Un bulldozer, des mois durant, charrie des tonnes de terre pour niveler le terrain. Le machiniste, un certain Chaupré, est un homme simple qui occupe en solitaire une maison à Sexey. Il sera fusillé par les Allemands en 1942 au champ de tir de la Malpierre, en forêt de Haye proche de Nancy pour des raisons que la mémoire du village n'a pas retenues. Après les travaux de terrassement, commencent ceux du drainage. L'infrastructure aéronautique est pratiquement inexistante, seuls deux groupes de citernes métalliques de 120 hectolitres sont enterrés, le premier groupe était à quelques mètres de la route entre Velaine et Sexey, le second était entre Velaine et Fontenoy au lieu-dit Poirier-Charbon. Un habitant de Sexey devient le préposé aux soutes de carburant, il est aussi chargé de positionner sur le sol, des panneaux blancs qu'il dispose en T, face au vent. Cette information visuelle permet aux pilotes de décoller et de se poser face au vent.

La 3^e escadre de chasse est stationnée à Dijon. Dans la nuit du dimanche 27 au lundi 28 août 1939, les personnels sont rassemblés et l'armement individuel est perçu. En fin de matinée, les véhicules de l'échelon roulant du I/3 prennent la route. En tête sur son side-car, le lieutenant Amiot, l'officier mécanicien du groupe, est le seul à connaître la destination du convoi.

À leur tour, les avions décollent à 15 h 30 et c'est à 16 h 30 que les pilotes se posent pour la première fois sur leur base du temps de guerre, Velaine-en-Haye.

Le lundi 28 août 1939, en soirée, les Velainois et les Sexois assistent à l'arrivée par la route, puis par les airs, de ce que sera la base opérationnelle de Velaine-en-Haye.

Dans la sapinière non loin de Fontenoy, s'installent les camions-ateliers. La première nuit est passée dans le foin des granges. Le PC du commandant Thibaudet, commandant le groupe s'installe dans l'ancien café-épicerie Grandpierre, au 14 Grand-rue à Sexey. Un

central téléphonique est d'abord installé sous terre sur le terrain proprement-dit mais, inondé aux premières pluies, il est évacué vers l'ancien café.

À l'entrée droite du village, une tente atelier est montée, un PC mobile est installé en avant du cimetière.

La défense rapprochée du terrain est assurée par un canon bitube de 37mm, en batterie sur le chemin de Fontenoy. Un poste de détection acoustique qui permet de repérer une intrusion ennemie dans l'espace aérien du terrain, est positionné sur le chemin de Liverdun, entre le village et la forêt.

À Velaine, une infirmerie est installée dans la ferme Houin, à l'angle de la Grand-rue et de la rue de l'Église. La cuisine est faite sur des roulantes, une baraque en bois du type Adrian proche de Velaine servait de réfectoire. Souvent sans permission, les hommes profitent des rares voitures pour aller faire une virée nocturne à Nancy, c'est le plus souvent à pied qu'ils regagnent Velaine ou Sexey.

DEMAIN SERA LA GUERRE

Le colonel Dumêmes, commandant le groupement de chasse 22, installe son PC au château de la Poste-de-Velaine, les officiers occuperont des chambres réquisitionnées et les hommes par soixante environ occuperont des granges, elles aussi réquisitionnées. Le terrain est dangereux. En effet, les projections de pierre pendant les décollages et atterrissages déchirent l'intrados des ailes. Une piste en plaques métalliques nervurées sera donc aménagée plus tard.

Le 2 septembre 1939, une première mission de couverture, demain sera la guerre !

Le 7, une patrouille triple en escorte d'un appareil Mureaux, chargé de faire des photographies, rencontre sur Sarreguemines vers 11 h 30 un chasseur allemand Me 109. Isolé, celui-ci refuse le combat et disparaît. Plus tard, le lieutenant Lacombe, l'adjudant Vinchon, le sergent-chef Dumoulin, au cours d'une mission, aperçoivent sur le terrain de Sarrebruck deux chasseurs et un bombardier. Un des chasseurs qui venait de se poser remet les gaz pour redécoller. La patrouille française pique sur le terrain et mitraille l'appareil au décollage. L'avion attaqué s'immobilise et s'enflamme, un hangar touché lui aussi s'enflamme à son tour. De

retour à Velaine, le lieutenant est stupéfait d'apprendre le blâme infligé par le général commandant la zone d'opération pour avoir mitrillé un terrain ennemi sans ordre. Cependant, une citation tardive lui sera attribuée.

Le 10 septembre à 23 h 30, des hommes qui occupent à Velaine la maison située à l'angle de la rue Moselly et de la Grande-rue siphonnent le réservoir d'un camion Panhard garé dans la grange pour remplir celui d'une voiture. Pour s'éclairer, ils utilisent un briquet qui enflamme les vapeurs d'essence. L'incendie qui en découlera ruinera la maison qui ne sera jamais reconstruite.

Le premier pilote de Velaine tué est le sous-lieutenant Baize, qui le 22 septembre tiré par un chasseur Me 109, s'éjecte de son appareil en feu. Son parachute ne s'ouvre pas, le malheureux s'écrase proche de Bliesbruck en Moselle. Le même jour, le sergent Garnier endommage sérieusement un chasseur ennemi.

Les deux premières victoires sont datées du dimanche 24 septembre 1939, c'est aussi le jour de la mort du sergent Garnier.

Les pilotes du capitaine Pape garderont en mémoire le drame du 7 novembre 1939. Ce jour là, l'escadrille « Léopard » du groupe de reconnaissance I/33 est désignée pour une mission photo dans la région de Boulay, au nord-est de Metz, à une vingtaine de kilomètres de la frontière allemande. Les pilotes de Velaine doivent escorter les avions de reconnaissance. A 12 h 50 décollent les quatre Potez 63/7 de Martigny-lès-Gerbonveaux, puis les Potez à la verticale de Velaine assistent au décollage de leur escorte. Sur la zone, le mauvais temps ne permet pas de faire des photos, les avions rebroussement chemin et se reposent à 14 h 30. Un dégagement du ciel permet de reprendre le scénario à 15 h 45.

Le train d'atterrissage d'un Potez refuse de rentrer ce qui oblige son pilote à faire demi-tour, ce sont donc trois appareils qui récupèrent au passage les Morane à Velaine. Arrivés sur la zone, douze chasseurs allemands attendent. Le commandant des appareils photographiques est persuadé que les avions qui suivent sa formation sont ceux de Velaine, fait demi-tour, libérant ainsi de sa présence, l'espace aérien dans lequel un combat est inévitable entre les avions d'escorte et la

chasse allemande. Bien vite, les équipages des Potez constatent que les avions qu'ils vont croiser ne sont pas ceux de Velaine mais une seconde formation de chasse allemande. Terrible méprise, un premier Potez mitrillé, s'écrase entre Boulay et Remilly, un second au nord-est de Pont-à-Mousson. Le bilan fait état de quatre tués, un seul avion photo rentrera à Martigny-lès-Gerbonveaux.



Morane Saulnier 406, dessin de Michel Lignier.
Bloch 152 du groupe de chasse.

L'histoire cocasse des aviateurs de Velaine, nous est donnée par le capitaine Challe. Le 24 septembre 1939, au cours d'une mission d'escorte d'un Mureaux 115 dans la région de Sarreguemines, neuf chasseurs allemands attaquent la formation de cinq Morane de Velaine. Après l'accrochage violent de concert l'appareil de reconnaissance et le capitaine. Mal en point, le Mureaux se pose près de Sarralbe en Moselle. Après deux ou trois passages bas et devant les gestes du pilote, le capitaine se pose près de l'avion en détresse, l'observateur est blessé à la tête. C'est pour aller chercher du secours que le capitaine entre au village avec son avion. Une voiture

sanitaire est là. Surpris, les villageois suivent des yeux le tandem avion ambulance sortir du village pour aller secourir le blessé.

Le groupe I/3 restera à Velaine-en-Haye jusqu'au 5 décembre 1939, date à laquelle il rejoindra Cannes pour y recevoir des avions neufs Dewoitine 520. Au cours de son séjour, le groupe sera sorti quatre cent trente-six fois et obtiendra cinq victoires.

Le groupe I/2 en provenance de Beauvais arrivera le 13 janvier 1940. Un ancien, me disait avoir remarqué des cigognes peintes sur les fuselages des Morane Saulnier 406 du groupe. C'est vrai, la première escadrille porte la cigogne de la Spa 3, celle de Guynemer, l'oiseau vole les ailes basses. La seconde, celle de la Spa 103, vole les ailes en arrière c'est celle de Fonck.

Les anciens parlent aussi d'autres appareils que les Morane Saulnier 406 posés sur le terrain, il est vrai qu'au début de la guerre les groupes de chasse disposaient de deux ou trois Potez 630 ou 631 de commandement.

Le 21 janvier, une mission de protection de deux Potez 63/11 de reconnaissance fera sortir sept patrouilles simples des deux escadrilles. Les appareils voleront à des altitudes comprises entre 6500 et 8500 mètres. Bien vite, les pilotes observeront que la chasse allemande intervient 18 à 20 minutes après le passage sur leurs lignes, ce qui limite à 15 minutes la durée de la reconnaissance sur zone. Cette mission est la mission type confiée au groupe, dans cette phase de guerre.

Le 27 janvier 1940, le groupe I/2 quittera Velaine-en-Haye, pour Xafféwillers dans les Vosges. Les Morane du groupe III/1 séjourneront sur le terrain huit jours, début mars.



Bloch 152.

Enfin, les Bloch 152 du groupe I/8 arriveront le 1^{er} avril 1940. Sur les flancs des appareils, des tridentés pour la première escadrille, rappel de son origine navale. La seconde un lion, souvenir d'une affiche de cirque à Bizerte en 1935. C'est à cette époque que deux baraques métalliques d'une largeur d'environ 30 m pour une profondeur de 20 m seront montées l'une à l'entrée gauche du village de Sexey et l'autre proche de la forêt de Fontenoy à environ 200 m de la route. Il ne reste plus aucune trace de ces baraques.

Le 10 mai 1940, premier jour de l'offensive, l'aviation allemande ignore le terrain. Le Journal de Marche du groupe I/8, nous résume les événements de cette journée. C'est d'abord un bombardier Heinkel 111 qui, touché par la défense anti-aérienne du Mont Saint-Michel à Toul, se pose en catastrophe sur le terrain à 5 h 20. Les cinq hommes d'équipage seront fait prisonniers. Cet appareil allemand avait été préalablement touché au moteur gauche par le capitaine Hyvernault du 1/2 en mission de couverture sur le terrain d'Ochey. Une mission de protection d'un Potez 540 de reconnaissance est programmée de 12 à 14 h, sur le secteur Vigneulles-Chambley. Pour cette mission, décolleront à midi, le capitaine Astier de Vilate, le sous-lieutenant Navratil et l'adjudant Castel. La patrouille rencontre et attaque neuf bombardiers Dornier 17. Au cours de l'engagement, le capitaine abattra un bombardier. À leur tour, les douze chasseurs Me 109 d'escorte engagent le combat.

À court de munitions, le sous-lieutenant Navratil et l'adjudant Castel se dégageront. Seul, le capitaine parviendra à abattre un Messerschmitt, mais sera touché à son tour. L'empennage arraché, l'appareil s'écrasera proche de Jaulny.

Au cours d'une mission de couverture du terrain, de 17 h 45 à 19h, le lieutenant Thollon et le sergent-chef Liautard toucheront un Heinkel 111 qui se posera à Benestroff.

Le 12 mai à 8 h 30, arrive l'ordre de gagner La Fère-Courbes dans l'Oise. A 11 h 30, la mort du capitaine Astier de Vilate est annoncée ainsi que son enterrement, le matin même à Jaulny. A 17 h, les dix-huit avions disponibles partiront, marquant ainsi la fin de toute présence aéronautique à Velaine-en-Haye. Le terrain sera défoncé à la charrue pour le rendre inutilisable. Les motopompes déverseront sur l'herbe le carburant des soutes, gâchis incompris de la population rationnée.

Pendant l'offensive allemande de mai 1940, le groupe I/8 a perdu quatre pilotes tués, le capitaine Astier, le sous-lieutenant Flandi, l'adjudant Choulet et le sergent Dupuy. Le sous-lieutenant tchèque Zerownski est porté disparu. Le 19 mai, le sous-lieutenant Ruby, un peu avant 5 h 45 trouve la mort en éperonnant un Dornier 17 sur l'axe La Chapelle-en-Serval, Crépy-en-Valois. Le commandant Colin, trouvera la mort le 21 février 1944, attaché à un poteau d'exécution dans le stand de tir de Doua, près de Lyon, pour avoir organisé l'évasion d'Alsaciens et de Lorrains incorporés dans l'armée allemande.



**Ouverture d'une bonne bouteille
aux joueurs de cartes à Velaine-en-Haye.**



Puis ce fut le silence... Le terrain deviendra terre nourricière. En effet, des prisonniers polonais deviendront malgré eux, les maraîchers de l'invasisseur.

À la fin de la guerre, le terrain est abandonné mais les gosses devaient le transformer en terrain de jeu. L'ancien central téléphonique avait gardé quelques

Etudes Toulouses, 2015, 153, 21-31

installations enterrées, ce qui permettait aux enfants de mettre en relations des abonnés imaginaires.

Les anciennes citernes d'essence, désormais ouvertes, sont remplies d'eau polluée dans laquelle flottent des cadavres d'animaux et autres détritiques. Les jets de pierres contre les soutes résonnent encore dans les oreilles des lanceurs. Enfin, la balise sera elle aussi un lieu de distraction, qui grâce à son échelle métallique, permettait d'atteindre la petite plate-forme à son sommet et de découvrir le terrain comme le voyaient les pilotes au départ et retour de mission.

CONCLUSION

C'était la narration de l'ancien et la lecture d'écrits retrouvés dans une malle au grenier.

Qui ne connaît pas cette phrase d'enfant « Dis, c'était comment avant ? Quand tu allais, avec tes copains,

casser au lance-pierres les feux de la piste allemande à la Croix-de-Metz, quand tu grimpais au sommet de l'ancienne balise à Sexey, quand tu... ». Que de drames dans ces rodéos du ciel, que de souffrances pour les familles endeuillées, que de choses cachées ou ignorées que l'histoire garde pour elle.

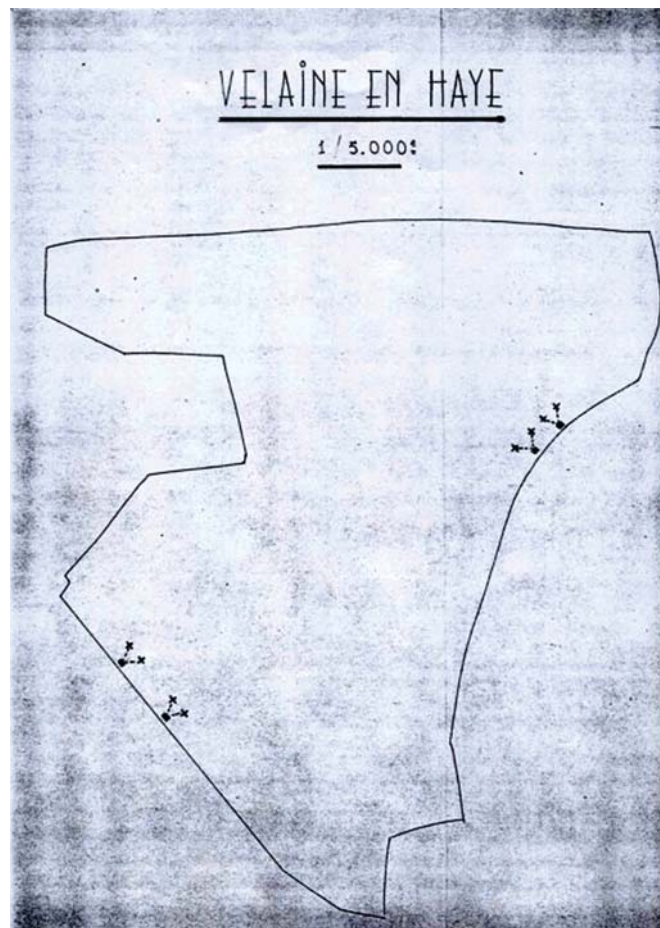
Mais l'histoire, clémente ou cruelle, doit être connue de tous, en particulier des plus jeunes. Ne pas vouloir connaître son histoire, c'est refuser de comprendre le présent, ce présent qui est toujours l'introduction du futur.

L'avenir ? Hélas, une vingtaine d'années plus tard, une autre guerre, glaciale est son nom puisqu'elle sera appelée Guerre-Froide. Nous n'avons donc rien compris des leçons d'histoire puisque le mot guerre est toujours d'actualité.

Jean-Jacques JEANDEL



Ancienne carte au 1/50000^e avec la position du terrain de Velaine-en-Haye.



Plan rudimentaire au 1/5000^e sur lequel figurent les emplacements des cuves à essence.