



Historique du 1^{er} Air Dépôt de Colombey-les-Belles

Lorsque les États-Unis sont entrés dans la 1^{ère} guerre mondiale, le secteur de Toul a été désigné « *Corps expéditionnaire américain* ». Le village de Colombey-les-Belles a été choisi pour y créer un dépôt ayant pour mission le soutien aux unités en service en tant que formation et combats soit le 1^{er} Air Dépôt. C'était la plus grande installation américaine dans la zone de combat du front de l'est et, sans doute, le plus important, car le 1^{er} Air Dépôt a fourni et équipé chaque unité de service aérien.



Arrivée des GI à Dunkerque

Vue d'ensemble

La construction de ce qui va devenir un véritable aérodrome, a débuté le 1^{er} novembre 1917 par l'édification de bâtiments en bois, style Adrian, camouflés dans les bois, à l'ouest du village. Le premier contingent de troupe du service aérien arrivé à Colombey est composé d'un officier et de vingt hommes. Trois mois plus tard, le dépôt est constitué de trois *Aéros Squadrons*, le 88, le 89 et le 90^e soit 7 officiers et 450 hommes environ. La construction s'est déroulée pendant l'hiver, dans de très

mauvaises conditions météorologiques. Au cours de cette période, la mise en forme d'une piste est commencée, ainsi que des casernes, des hangars et des bâtiments divers. Ces constructions premières sont terminées dès avril 1918. Le premier chantier comprenait des installations pour 40 officiers et 800 hommes, casernes et quartiers pour cinq escadrons et bâtiments à usage de lieux de stockage et de bureaux.

Vue générale (prêt de Mlle MARCHAL)



Une voie ferrée est construite à partir de la gare de Colombey. Voie étroite, elle permettait de relier les différents entrepôts avec le bâtiment central de réception, avec la piste d'envol et divers ateliers de réparation. Plusieurs hangars d'avions ont été érigés et environ 50 ares de terrain ont été conditionnés pour les opérations de vol. À la fin des hostilités l'ensemble du dépôt occupait 570 ares, avec 144 bâtiments, comprenant des entrepôts de fournitures, d'autres pour les bureaux et les casernes. La piste d'envol était jalonnée de 25 hangars pour abriter les avions. Les trois premiers escadrons se sont rendus plus tard sur les lieux de combats et ont été remplacés par une garnison permanente en mars 18.



Entrée principale



Le casernement dans la forêt

En raison de sa proximité avec les lignes de front, un plan de dissuasion a été mis en place et élaboré afin de placer la majorité des bâtiments dans la forêt proche de la piste. Ces derniers étaient très bien camouflés et bien séparés les uns des autres.

À aucun moment cette base 1^{er} Air Dépôt n'a été attaquée, bien que l'observation allemande l'ait survolé. En prévision d'éventuelles attaques, des tranchées en zig-zag ont été creusées près de toutes les casernes pour la protection du personnel.



Élément de défense antiaérienne

En plus, une antenne aérienne a été établie, comprenant quatre ensembles composés de 16 canons de 75, 30 mitrailleuses et 6 projecteurs de grosse puissance, dispersés aux abords de l'aérodrome et les casernes. Pour le bon fonctionnement, six départements ont été créés : transport, approvisionnement, intendance, ateliers mécaniques, réparation, réception et remplacement des aéronefs. D'autres départements de moindre importance ont suivi, soit la construction, l'approvisionnement des services aériens et médicaux.



Département transport



Il s'agissait de transports ferroviaires et automobiles. La mission ferroviaire était la réception des fournitures arrivant au dépôt et la tenue des dossiers de stockage, le chargement et le déchargement des wagons entrant et sortant. La mission de l'unité de transport était surtout l'approvisionnement en fournitures et en matériels vers les unités de combats à l'avant, et d'autres services requis, tel le transport des troupes : infanterie, artillerie et autres. Tous les transports ont été préparés par le personnel du service aérien, par des hommes formés aux États-Unis pour le transport et la logistique. Les convois de camions devant se rendre sur les lieux des opérations ne dépassaient jamais 10 véhicules, une tactique qui s'est avérée efficace. Le travail effectué par ce service transport variait considérablement, les trains

circulaient constamment entre les dépôts de l'arrière et Colombey, approvisionnant en essence, en huile, de toutes les fournitures nécessaires, des moteurs d'avion, des hélices, des pièces de rechange de toutes sortes, des outils mécaniques, des instruments d'aéronef, des vêtements, des fournitures photographiques et des radios.



En raison de la grande diversité d'avions utilisés sur l'avant, un nombre important de pièces devait être stocké sur place.

En plus des exigences des escadrons de combat, l'état major devait s'occuper des différents services. À titre d'exemple, ce département transport et approvisionnement a fourni le matériel aux seize escadrons d'observation, quatre escadrilles de bombardement, vingt escadrons de poursuite, douze escadrons du parc aérien, huit sections de photos et 22 compagnies de ballons.

Approvisionnement

Ce département a reçu et émis toutes les fournitures, à l'exception des avions. Il portait principalement sur les moteurs d'aéronefs, les hélices, les pièces de rechange de toutes sortes, les attaches matérielles, les outils mécaniques, les instruments d'aéronefs, les vêtements d'aviation, les fournitures photographiques, les fournitures et équipements radio, toutes sortes d'huiles et l'essence. En raison de la grande variété d'avions évoluant à l'avant, une grande quantité de pièces de rechange devait être conservée en stock.

Au cours de la campagne Meuse-Argonne, ce département fournissait vingt-trois groupes du siège, seize escadrons d'observation, quatre escadrilles de bombardement, vingt escadrons de poursuite, douze escadrons du parc aérien, huit sections de photos et 22 compagnies de ballons. Le premier jour de l'offensive, par exemple, un *Pursuit Group* a demandé et reçu 26 hélices de remplacement.

Camera Shop

Un bureau d'approvisionnement (dépôt) a été créé pour permettre l'achat de divers matériels à l'économie française locale. De nombreuses fournitures ont dû être achetées de cette manière en raison de l'incapacité de la section des approvisionnements de garder à portée de la main tout ce qui est nécessaire. Cela comprenait le paiement de tout le personnel pour ses fonctions avec le service aérien. Les fournitures pour ballons ont été principalement fournies avec des achats en provenance des ateliers français. Les magasins de radio et de photographie ont conservé des équipements de radio et des caméras d'observation.

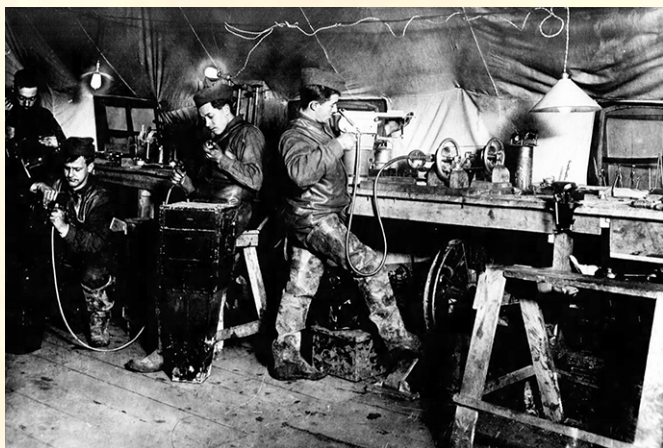
En plus de l'avion et des fonctions d'approvisionnement du dépôt, tous les pilotes, les observateurs et le personnel de soutien au sol affectés à l'avant ont d'abord été invités à faire rapport au 1^{er} *Air Dépôt* pour recevoir leur équipement personnel. Une fois équipés, ils étaient affectés à des escadrons ayant besoin de personnel de remplacement. Au moment de l'armistice, 1 311 agents avaient été traités par le dépôt : 712 pilotes, 632 observateurs et 177 officiers.

Intendance

Le département *Quartermaster* était responsable de l'administration foncière, de l'approvisionnement alimentaire, de la finance, de l'achat local et du sauvetage. Il a pris en charge 168 unités de service aérien et les organisations ci-jointes, telles que les bataillons de communication, les batteries antiaériennes, les ordonnances et les détachements médicaux. Fondamentalement, si l'élément requis par les escadrons n'était pas lié au soutien de l'avion, il était fourni par le département *Quartermaster*. Les rations alimentaires ont été fournies uniquement aux escadrons situés sur le territoire immédiat du 1^{er} *Air Dépôt*. Environ 60 000 rations ont été émises sur une moyenne de dix jours. Des arrangements ont été conclus avec la compagnie de boulangerie pour le pain et la compagnie de réfrigérateurs à Toul pour le bœuf fraîchement congelé.

Le département quartier intendant a également abrité un commissaire aux ventes qui a tenté de porter une gamme complète d'éléments du personnel, ainsi que des articles récréatifs, des cigarettes, des journaux et des magazines. Cependant, à plusieurs reprises, le stock a été jugé assez faible en raison du fait que le dépôt était proche des lignes de front et ce type de fournitures avait une priorité inférieure aux éléments nécessaires pour supporter les unités de combat.

Ateliers mécaniques, réparation...



La fonction de ce département était de sauver, de récupérer et de réparer les avions écrasés récupérés sur le front. Toutes les installations des moteurs d'avion ont été effectuées par ce département, mais les moteurs récupérés des avions écrasés ont été transférés au *Engine Overhaul Shop*, le 675^e Aero Squadron (Repair) a été organisé dans ce département. Lorsqu'un avion était endommagé lors d'un combat ou s'écrasait de notre côté de la ligne de front, un équipage était envoyé du 1^{er} Air Dépôt pour démonter l'avion et le réparer, si possible, ou être ajouté aux piles de sauvetage où il pourrait être cannibalisé pour des pièces utilisables. Le territoire couvert par les équipes de sauvetage était toute la longueur du secteur américain. Lorsqu'on considère que moins de 2 000 avions ont été livrés aux escadrons de combat et que 1 125 ont été ramenés au dépôt pour les réparations ou pour être récupérés, la portée du travail de la mission du dépôt était importante. Des aéronefs ont été transportés au dépôt par avion par des pilotes du *American Air Service Acceptance Park* à Orly Aérodrome à Paris, le centre de production de service aérien à l'aérodrome de Romorantin ou d'autres sources d'approvisionnement.



Prêt à repartir



Sopwich Royale Aircraft



SPAD 13 français



The Engine Overhaul Shop a été créé pour réviser et réparer les moteurs des aéronefs qui fonctionnent à l'avant. Le moteur d'aéronef moyen utilisé nécessitait l'assemblage et la révision après environ 25 à 30 heures de service réel. Les installations n'existaient pas dans les aérodromes de combat à l'avant pour cette maintenance, et un transport constant de moteurs à destination et en provenance des escadrons était nécessaire par camion pour conserver les moteurs pouvant être réparés sur les avions. Au cours de six mois d'opérations réelles, le dépôt a reçu en moyenne 10 wagons de marchandises et 20 camions par jour de fournitures et pièces de rechange, qui ont également été envoyés vers les unités de combat. Les premiers avions étaient quatre bombardiers *Sopwith* 2B2 qui sont arrivés le 22 mars 1918. Ceux-ci ont été suivis par douze *Sopwiths* supplémentaires le lendemain. Au cours de la première semaine d'avril, ces avions ont été livrés au 90^e Escadron Aéro. Cela a marqué la première livraison d'un avion de combat par le dépôt. Le premier *Dayton-Wright* DH-4 américain avec un moteur *Liberty* est arrivé le 3 juillet et a été livré au début du mois d'août. Le premier vol réel d'un avion américain construit était le 7 août. Le 20 octobre, le 1000^e avion était arrivé à Colombey.

Au moment où l'armistice a été signée, le dépôt avait reçu 1 993 avions, chacun d'eux avait été inspecté et préparé avec les nécessités du service de combat. Le 11 novembre, 149 avions étaient à Colombey en cours d'inspection et préparés pour la livraison.

Post-Armistice

Après la signature de l'armistice, le 1^{er} Air Dépôt a été désigné comme point de démobilisation pour toutes les unités de service aérien dans la zone d'avancement (front occidental). À cette époque, il s'agissait de 48 *Aero Squadrons* de combat, 45 escadrons de service, 23 sociétés de ballons, 4 sections photographiques, 5 organisations du Siège et 12 escadrons d'*Air Park*, en dehors des organisations de dépôt appropriées. Le processus de démobilisation signifiait que l'escadron volerait sur son avion et amènerait son personnel par camion depuis son aérodrome de combat avant à Colombey pour être dépouillé de tout équipement de guerre. Un escadron d'observation avait un effectif complet de 45 officiers et un escadron de poursuite 25. Le nombre habituel pour accompagner un escadron aux États-Unis était neuf, le reste des officiers étant libéré et renvoyé aux États-Unis en tant que personnes occasionnelles.



Bâtiment principal Quatermaster



Briefing avant décollage



**350 avions sont brûlés
pour cause de démobilisation**

Les avions ont été dépouillés de leurs armes par le département d'artillerie ; leurs équipements radio par ce département, les camions étant transférés au Corps de transport de moteurs et tous les autres équipements de combat triés et stockés dans le dépôt. En raison du grand nombre d'unités en cours de traitement, il est devenu nécessaire d'ériger de nombreux hangars pour prendre soin des avions livrés par les escadrons. En outre, un nombre suffisant d'avions a été maintenu en état de fonctionnement pour fournir ces unités encore sur le terrain et aussi au Service aérien de la Troisième Armée, et service d'occupation en Rhénanie. Une fois

que l'avion avait ses armes, caméras, radios et autres équipements supplémentaires enlevés, les avions français et anglais ont été transférés à l'aérodrome d'Orly afin qu'ils puissent être déclassés et retournés dans leur pays d'accueil.

On a constaté que le processus de démobilisation d'une unité a pris environ 48 heures pour recevoir et retirer un escadron et le considérer comme prêt à être transporté vers l'un des ports de base pour l'embarquement vers les États-Unis. Le nombre important de personnels a dépassé la capacité de transport retour des unités et leur grande majorité a reçu l'ordre de mettre en place des camps transitoires où le personnel avait attendu un navire pour retourner aux États-Unis.

En plus de ce devoir, le *1^{er} Air Dépôt* a été appelé à démanteler les aérodromes de combat. Cela signifiait que près de 100 champs redevenaient français en enlevant toutes les structures, en collectant tous les équipements et fournitures qui y étaient laissés et en rendant le terrain au gouvernement français afin que les propriétaires originaux puissent l'utiliser pour des utilisations pacifiques.

Jusqu'en avril 1919, le service aérien garda 25 escadrons de combat, 13 compagnies de ballons et d'autres unités nécessaires sur le terrain. Cela a été réduit à 14 escadrons et à 10 compagnies de ballons du service aérien de la Troisième Armée d'ici la fin avril lorsque toutes les unités en France ont été démobilisées. Les dernières unités du service aérien américain en France ont été traitées par le dépôt le 3 mai.

L'ensemble du service aérien de la Troisième Armée, à l'exception du III^e Corps 138^e Escadron, d'un parc aérien et d'un escadron de construction, a été relevé des autres devoirs avec la Troisième Armée le 12 mai 1919 et s'est vu ordonné de passer au *1^{er} Air Dépôt* pour démobilisation. Le 138^e a été réaffecté au QG du Service aérien et a repris le service de messagerie et les fonctions de liaison de la Troisième Armée jusqu'à ce

que le siège du Service aérien de la Troisième Armée ait été démobilisé le 2 juillet 1919.

La dernière mission du *1^{er} Air Dépôt* était le démantèlement de l'aérodrome de Colombey-les-Belles. Au cours de l'été 1919, les bâtiments ont été démontés, les hangars démantelés, les stocks d'équipement éliminés et le *1^{er} Air Dépôt* s'est démobilisé en juillet, son dernier personnel partant pour les États-Unis à la fin du mois.

Aujourd'hui, le dépôt comme l'aérodrome sont une suite de champs à utilisation agricole. Quelques zones boisées restent et se sont développées, ne laissant aucune preuve visible de son utilisation comme dépôt militaire majeur. Le dépôt était situé à l'ouest de la ville de Colombey-les-Belles, le long de la route départementale (D4), qui était alors l'artère principale du dépôt. L'aérodrome était situé également au nord-ouest de la ville. Ce sont encore aujourd'hui des terres, de nouvelles routes ou chemins d'accès à un nouveau lotissement, à une ferme, et une petite zone d'activités artisanales.

Sources :

Cet article intègre des informations de domaine public du site Web de l'Agence de recherche historique de la Force aérienne <http://www.afhra.af.mil/>.

Quartier général de Paris et Section des approvisionnements, Volume 30 Histoire du *1^{er} Air Dépôt* à Colombey-les-Belles, Histoire de Gorrell du Service aérien des forces expéditionnaires américaines, 1917-1919, Archives nationales, Washington DC

Série 1, quartier général de Paris et section des approvisionnements, volume 23 Histoire du *1^{er} Air Dépôt* à Colombey-les-Belles, l'histoire de Gorrell du service aérien des forces expéditionnaires américaines, 1917-1919, Archives nationales, Washington DC.

Michel POIRSON

