



L'aviation française pendant la première guerre mondiale

Au début de la guerre, l'avion n'est conçu et utilisé que comme un moyen d'observation. Mais les premiers mois de combat révèlent tout le parti que l'on pourrait tirer d'avions armés. Dès le printemps 1915, les nouveaux appareils conçus volent plus haut. Le tournant est marqué par la bataille de Verdun, époque à laquelle le commandement commence à se préoccuper de doctrines. Il désire une aviation de masse que l'industrie ne peut pas lui fournir.

Au cours de 1917, la production augmente et le rôle de l'aviation, tant chez les Britanniques que chez les Français, devient un élément majeur dans la conduite des opérations. En 1918, la maîtrise de l'air fut l'une des raisons du succès des attaques alliées.

A la mobilisation, il existait 23 escadrilles de 6 appareils. En octobre, leur nombre passa à 31. Leur mission essentielle était la reconnaissance de jour. Ces missions donnèrent satisfaction même si, du moins au début, les états-majors émettaient des doutes quant à la crédibilité des renseignements obtenus. Mais la victoire de la Marne mit en lumière le rôle essentiel que pouvait jouer l'aviation de reconnaissance. Le 2 septembre, ce fut un avion qui signala le changement de direction opéré par l'armée de Klück. Des initiatives prises par les aviateurs montrèrent également des emplois nouveaux que l'on pouvait donner à l'aviation. Des commandants d'escadrille effectuèrent des bombardements des troupes ennemies avec des fléchettes d'acier ou avec des obus d'artillerie, voire avec des bombes «Aasen» déjà utilisées au Maroc avant la guerre. Mais ces missions n'étaient autorisées qu'une fois celles de recon-

naissance effectuées. Certains équipages mirent également au point le réglage de l'artillerie en liaison avec les batteries au sol. D'autres enfin emmenèrent avec eux des appareils photos et commencèrent ainsi à mettre au point la photo aérienne.

L'épopée des « As »

Durant les premiers mois de guerre, les avions français et allemands se croisaient dans le ciel dans leur mission de reconnaissance. L'idée vint alors d'emporter dans les avions biplaces une arme portative, dont pou-

vait faire usage l'observateur. Mais il fallut attendre le 5 octobre pour qu'un premier avion allemand fût abattu par un avion « Voisin » biplace, équipé d'un fusil-mitrailleur et monté sur une fourche à pivot. Pour coordonner l'ensemble de ces initiatives, le 25 septembre, le général Joffre chargea le commandant Barès d'organiser l'aéronautique aux armées. Il fallait en effet pouvoir disposer à la fois d'avions de reconnaissance, d'observation et de chasse. En octobre, un plan de restructuration vit le jour. Il visait à passer de 31 escadrilles à 65 en trois



Avion d'observation en août 1914.

CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE



mois. Celles-ci devaient se répartir en 16 escadrilles de bombardement (4 groupes), 16 escadrilles de reconnaissance et de chasse d'armée, 3 escadrilles de cavalerie et 30 escadrilles d'observation de corps d'armée. En mars 1915, le Grand Quartier Général disposait au front de 53 escadrilles de première ligne, dont une en Serbie et une aux Dardanelles. Au cours de l'année, au fur et à mesure que se déroulaient les opérations, les premières tactiques de vol virent le jour. Le bombardement fut organisé par le commandant Goÿs, qui mit au point de nouvelles techniques. A partir du mois de mai, les premiers raids de bombardement furent effectués. Ils commencèrent à atteindre l'Allemagne le mois suivant. Malgré leur effet psychologique, ces bombardements ne furent cependant pas d'une très grande efficacité, étant donné le faible tonnage emporté. En revanche, les pertes en avions et en équipages semblaient disproportionnées. Les avions utilisés pour l'observation se montrèrent, quant à eux, très efficaces jusqu'à l'automne 1915. Leur emploi en observation, en reconnaissance et en réglage d'artillerie se perfectionnait. Le nombre d'escadrilles ne cessa de croître et passa de 50 à 80 entre octobre 1915 et le printemps 1916. Ce fut à cette période que la chasse prit de plus en plus d'importance avec la bataille de Verdun. Au cours de l'année 1915, les combats aériens devinrent



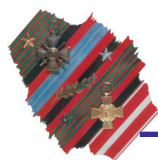
Le chef d'escadrons de Rose.

de plus en plus fréquents. A partir du mois d'avril, l'adoption de la mitrailleuse fixe dans l'axe et tirant à travers l'hélice permit d'armer des appareils monoplaces qui étaient, de ce fait, beaucoup plus rapides et manœuvriers. Les Allemands, qui avaient capturé l'appareil de Garros qui en était équipé, copièrent ce système. Mais la densité des chasseurs sur le front restait faible et leur mission consistait surtout à escorter les bombardiers et les avions d'observation. Avec Verdun

tout changea. Les Allemands avaient concentré leurs efforts sur ce secteur choisi par Falkenhayn pour y « saigner l'armée française à blanc ». Ils avaient constitué une importante réserve de chasse, dont la mission était d'obtenir la maîtrise permanente du ciel. Le 27 février, à peine le général Pétain avait-il pris le commandement de la 11^{ème} armée qu'il convoqua le chef d'escadrons de Rose et lui déclara : « *Je suis aveugle, Rose balayez-moi le ciel* » ! Rose se vit confier le commandement de 8 puis de 15 escadrilles de chasse dotées de « Morane » et de « Nieuport ». De fortes patrouilles de 4 ou 5 appareils se succédèrent en permanence dans le ciel, se livrant à des combats aériens contre la chasse allemande. Les Français réussirent à reconquérir la maîtrise du ciel en quelques semaines. On retrouva à Verdun tous les « As » : Navarre (surnommé depuis « La senti-



Farman F 40 équipé d'une mitrailleuse Hotchkiss au printemps 1915.



CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE

nelle de Verdun »), Guyemer, Nungesser, Chaput, Brocard, Deullin, Lufbery... Ce fut également à Verdun qu'apparut l'escadrille « La Fayette » des volontaires américains.

L'action de masse

Beaucoup d'enseignements furent tirés de ces combats, notamment celui de la nécessité d'employer la chasse, en masse et non dispersée, dans des missions de protection. La bataille de la Somme, en juillet, permit entre autre de les mettre à profit immédiatement. A partir de cette période, l'aviation fut employée en masse. L'aviation française alignait alors 2.665 appareils en ligne répartis en 189 escadrilles. Les Britanniques en possédaient 1.000. Face à ces avions, les Allemands ne pouvaient n'en aligner que 2.360. Le 2 août 1917, après l'échec des offensives de printemps, le général Pétain nomma le général Duval commandant de l'aéronautique. La bataille des Flandres, qui s'étala de juin à novembre, fut le théâtre de nombreux combats aériens. Ce fut au cours de l'un d'entre eux que Guynemer trouva la mort le 11 septembre à Poelcapelle (Belgique). Tout au long de l'année, on pratiqua des bombardements de nuit sur les centres industriels de l'Est. Le 18 octobre 1917, le général Duval établit un plan visant à porter le nombre des escadrilles à 238 avec 2.870 avions, dont 30 escadrilles à 15



Nieuport 12 en 1916.

avions de bombardement. Une nouvelle génération de pilotes prit la relève des anciens disparus. La course à la supériorité aérienne était en passe d'être gagnée par les Alliés. Lors du déclenchement des offensives allemandes du printemps 1918, l'aviation alliée attaqua à la mitrailleuse les colonnes allemandes. Dès lors, l'appui des troupes au sol devint une mission de plus en plus fréquente. La coordination entre les opérations terrestres et aériennes s'améliora considérablement sous le commandement de Pétain. L'offensive du groupe d'armées Fayolle, lancée en juillet bénéficia notamment de l'appui de 69 escadrilles (1.000 avions). Cette bonne coordination air-sol fut un facteur de réussite important lors des offensives alliées, qui s'achevèrent par l'armistice du 11 novembre. A cette date, les Français disposaient sur le seul front de l'Ouest de 3.437 avions de première ligne répartis en 258 escadrilles. Au cours de la guerre, le nom-

bre de tués et de disparus parmi le personnel navigant de l'aviation française fut de 5.533 hommes pour un total de 16.458 pilotes et 2.000 observateurs. Les pertes ont été les plus sévères pour l'aviation de chasse et de bombardement. Le rôle joué par l'aviation au cours de la première guerre mondiale ne fut pas déterminant. Cependant, il montra, notamment à partir de 1918, la nécessité d'une action massive aérienne étroitement liée avec l'action terrestre, soit en appui direct de cette dernière, soit de façon indépendante par des opérations menées dans la profondeur. Les principes de la guerre aérienne étaient posés. La priorité à donner à l'un ou l'autre de ces deux modes d'action fit l'objet de vastes débats dans l'entre-deux-guerres, auxquels seules les opérations de la seconde guerre mondiale apportèrent des réponses.

Colonel Thierry Noulens,
docteur en Histoire
professeur à l'École de guerre