

L'aéronautique militaire française à l'orée de la Grande Guerre

Lucien Robineau (51 – Jeandet)

Notre âge sera celui des guerres plus ambitieuses et plus barbares que les autres.

(Mirabeau)

Le conflit qui broya les forces vives de l'Europe durant 51 mois mobilisa plus de 68 millions de soldats issus des cinq continents, de 41 nations et de leurs colonies. Des neuf millions et demi de militaires tués la France subit, proportionnellement à sa population, la plus grande part, avec 1 400 000 morts¹, dont presque 100 000 coloniaux, soit en moyenne 897 soldats français tombés chaque jour de la guerre². Deux blocs antagonistes s'y étaient préparés : la Triple Entente, alliant la France, le Royaume-Uni et la Russie, à qui se joignirent plusieurs États dès août 1914, dont la Belgique et le Japon, d'autres plus tard ; et la Triplice, initialement composée de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie et de l'Italie, rejointes par l'Empire ottoman en octobre 1914, puis par la Bulgarie et quelques principautés. L'Italie ne s'engagea qu'en 1915 et du côté opposé³.

Contrairement à ce qui est souvent affirmé, ce ne fut pas une guerre totale, bien qu'y fussent engagées toutes les ressources humaines et économiques françaises, et il faudra attendre 1943 pour saisir l'étendue de cette notion : lors de la Première Guerre mondiale on respectait des lois qui épargnaient en principe les civils et, sauf exceptions, on ne bombardait pas les villes⁴. Mais ce fut une guerre pour ainsi dire industrielle, infiniment plus technique et plus sanglante que les précédentes, mettant en œuvre ces armes nouvelles qu'étaient les mitrailleuses, les canons à tir rapide, les gaz, les lance-flammes, les sous-marins, les chars et les avions.

L'aéronautique – aérostats et avions – allait changer la nature de la guerre, notamment par ses aptitudes stratégiques. Les capacités de l'espèce étaient encore embryonnaires le 3 août 1914, même en France où elles allaient toutefois se développer rapidement.

C'est en France que s'étaient élevés en 1783 les premiers aérostats et que naquit, en 1794, l'aérostation militaire avec les compagnies d'aérostatsiers de la République⁵, seules du genre à l'époque. De ces réussites ont découlé de durables certitudes sur les bienfaits de l'observation aérienne et une quasi-exclusivité des recherches au profit du perfectionnement des ballons, captifs ou dirigeables. On reconnaîtra cependant à l'armée d'avoir tôt marqué de l'intérêt pour les plus lourds que l'air, ayant adopté les thèses d'Ader sur l'aviation militaire et financé ses expériences de 1892 à 1898, lui imposant d'ailleurs par contrat des performances qui resteraient hors d'atteinte encore plus de vingt ans. Après ces tentatives et les

balbutiements de pionniers imaginatifs tels Santos-Dumont, les frères Voisin, Breguet, Blériot ou Henry Farman, ce fut l'arrivée en France en 1908 de Wilbur Wright avec son Flyer qui réveilla l'attention de l'armée pour les aérodynes. Non sans disputes. Foch, commandant de l'École de guerre, affirmait en 1910 : « *Tout ça, voyez-vous, c'est du sport. Pour l'armée, l'aviation c'est zéro.* ». Joffre, chef d'état-major, pensait au contraire que ce serait beaucoup, entraîné entre autres par les capitaines Ferber, Dorand et Étévé et suivi par le ministre de la Guerre.

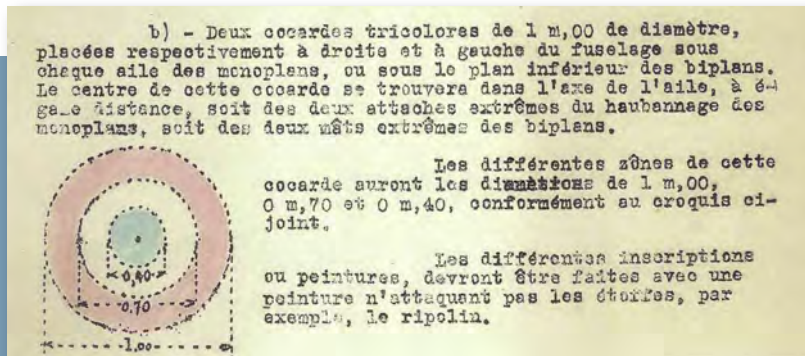
Dès 1909 douze aéroplanes étaient achetés pour le génie et l'artillerie et dix officiers parvenaient à obtenir, chez les constructeurs, un brevet de pilote de l'Aéro-club de France.

En 1910, aux ordres d'un inspecteur permanent « chargé de suivre les progrès et les ressources de l'aéronautique en général et d'en étudier les applications aux besoins militaires », était créée l'Aéronautique militaire, dont une loi de 1912 préciserait l'organisation⁶. Cette même année deux écoles d'aviation militaire étaient ouvertes, 52 pilotes militaires formés⁷, 40 appareils commandés. Des expériences de photographie et de TSF étaient entreprises.

En 1911 apparurent les brevets de pilote militaire et de mécanicien d'aéronautique, la standardisation des commandes avec manche et palonnier, la ceinture anti-éjection, l'indicateur de vitesse Étévé et l'appellation "avion" pour les aéroplanes militaires, en hommage à Clément Ader, inventeur du mot et de la chose. Il s'imposa de grouper des appareils homogènes dans des escadrilles, officialisées en 1912. L'industrie produisait 1 350 cellules, 1 400 moteurs et 8 000 hélices, pour la plupart exportés.

En 1912, outre la loi d'organisation, venaient un premier statut du PN (indemnité de fonction et bonifications pour services aériens), le carnet de vol, l'uniforme des aviateurs, les cocardes sous les plans, le drapeau de l'Aéronautique. Les manœuvres d'automne, présidées par Joffre et où étaient convoqués des pilotes civils réservistes avec leurs aéroplanes, mettaient en œuvre 11 escadrilles, 60 avions et deux dirigeables ; plus maniables et moins sensibles aux intempéries, les avions y furent définitivement jugés supérieurs aux dirigeables pour la reconnaissance lointaine, tandis que la cavalerie et les ballons captifs restaient préférés pour la reconnaissance du champ de bataille. On ne songeait alors qu'à observer ou reconnaître, bien qu'eussent été créés dès 1911 divers *Prix de*





Instruction sur les marquages des avions



Peinture d'un Voisin LAS: cet avion remporta la première victoire aérienne.

l'aéro-cible Michelin censés démontrer les capacités de l'aviation pour le bombardement et qu'un lieutenant Bellenger eût essayé le tir axial en 1912, avec un canon de 37 sur l'arbre du moteur d'un Blériot spécial. On commanda cette année-là 400 avions.

L'année 1913 vit une nouvelle commande de 400 appareils, le nombre des modèles en service passant à neuf. Un arrêté d'avril plaçait les escadrilles sous l'autorité des grandes unités terrestres et une instruction de novembre séparait l'aérostation de l'aviation.

Un arrêté de février 1914 supprimait l'inspection permanente de l'aéronautique, ainsi que la direction du matériel aéronautique, dont les services devenaient autonomes, tandis qu'un décret d'avril ajoutait une 12^e direction au ministère de la Guerre, la direction de l'aéronautique.

À la déclaration de guerre par l'Allemagne le 3 août 1914, l'armée avait formé 657 pilotes dont 220 étaient en service; des 1 250 appareils achetés depuis 1909 ceux qui n'étaient pas cassés ou périmés étaient répartis entre les escadrilles, un volant de réserve, et les écoles.

La France commence la guerre avec une aviation à 23 escadrilles⁸ et 134 avions, une aérostation à 6 dirigeables et 12 compagnies d'aérostation. Les effectifs de l'aviation s'élèvent à 3 500 militaires dont 240 officiers et autant de sous-officiers. La montée en puissance sera rapide: 27 escadrilles fin août, 31 fin octobre et 49 à la fin de l'année, 300 avions étant alors en commande.

Les dirigeables, employés de nuit en reconnaissance et en bombardement, s'y révélèrent décevants et vulnérables (y compris aux tirs amis)⁹. L'aérostation dut être entièrement réorganisée avant que les compagnies, d'abord "de place", fussent affectées aux armées, notamment à l'artillerie. Les avions démontrèrent d'emblée leur utilité.

D'abord sans autre rôle offensif que quelques lancers de grenades et de fléchettes d'acier sur les troupes ennemies, ils commencèrent par reconnaître et observer. C'est un équipage du Camp retranché de Paris (caporal pilote Louis Breguet et lieutenant observateur André Wateau) qui, ayant décelé le mouvement des Allemands le 2 septembre, permit à Joffre de se redéployer pour ce qui sera la première bataille de la Marne, et la gagner. C'est un biplace de Nancy qui bombarda le hangar des Zeppelin à Frescaty le 14 août 1914. Et, tandis que les équipages de l'un et l'autre bord qui se croisaient sur les lignes échangeaient volontiers des

coups de fusil, c'est sur un Voisin-LAS de l'escadrille V-24 muni d'un fusil-mitrailleur que le sergent pilote Joseph Frantz et le caporal mécanicien Louis Quénauld abattirent en combat, le 5 octobre 1914, le premier Aviatik de la guerre. Première d'une longue série de victoires.

Soucieux d'organiser l'emploi de ses unités, Joffre appela auprès de lui le 25 septembre le commandant Joseph Barès, sans doute l'aviateur le plus opérationnel¹⁰ du moment, pour créer et commander le service aéronautique du GQG. Cet officier décida immédiatement la mise sur pied du 1^{er} groupe de bombardement le 27 et prépara la directive que Joffre signera le 10 novembre:

« L'aviation n'est pas seulement, comme on avait pu le supposer autrefois, un instrument de reconnaissance. Elle s'est rendue, sinon indispensable, du moins extrêmement utile pour le réglage du tir de l'artillerie. Elle a montré, en outre, que par le lancement de projectiles à explosifs puissants, elle était en mesure d'agir comme arme offensive, soit pour des missions éloignées, soit en liaison avec les autres troupes. Enfin, elle a encore le devoir de pourchasser et de détruire les avions ennemis ».

Tout, ou presque, était dit. Du moins, pensé et dessiné. ■

- 1- 3,58 % d'une population initiale de 39,6 millions et 16,7 % des mobilisés (8,4 millions).
- 2- Si on devait ne retenir qu'un nombre, ce serait celui-là.
- 3- Justifiant ce jugement du duc de Saint-Simon: « Le prince de Savoie ne finit jamais une guerre dans le camp où il l'a commencée. Si cela arrive, c'est qu'il en a changé deux fois ».
- 4- « L'odieuse s'ajouterait à l'inutile » avait dit le chef du service aéronautique du GQG à qui lui proposait de bombarder les villes allemandes.
- 5- Détails dans *Le Piège* 196, mars 2009.
- 6- Processus habituel et logique: on crée, avec un responsable, une mission et des moyens, puis on officialise l'organisation après expérimentation du matériel et des idées.
- 7- Et six marins.
- 8- 21 escadrilles d'armée à six avions et deux de cavalerie à quatre avions; les escadrilles sont affectées aux cinq armées engagées.
- 9- Pour mémoire: ils ne feront que 61 missions de toute la guerre.
- 10- Il avait participé en vol, aux côtés des Serbes, à la guerre des Balkans de 1912. Il fut plus tard chef d'état-major général des Forces aériennes (1931), puis (15 fév.-2 sept. 1934) le 2^e chef d'état-major général de l'Armée de l'air, succédant au général Denain (1^{er} avril 1933/9 février 1934).