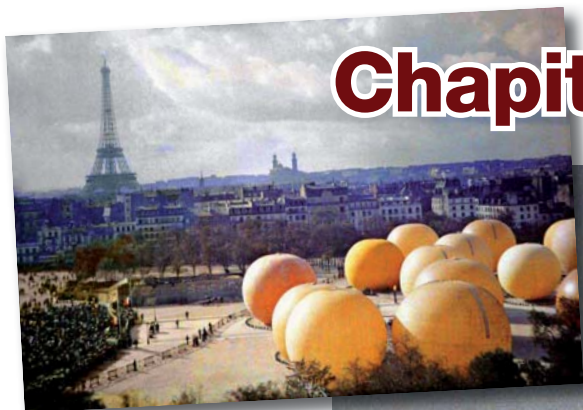


Chapitre 1 : la naissance de



Des ballons libres au jardin des Invalides en 1909.

(Léon Gimpel)

Le dirigeable *Zodiac III* vu au camp de Bétheny le 28 août 1908. En plus d'un service de ballons captifs, l'armée française possède depuis la fin des années 1900 quelques dirigeables, qu'elle expérimente lors des grandes manœuvres.

(Léon Gimpel)



1.1-L'AÉROSTATION MILITAIRE DÉBUTE DÈS LE 18^e SIÈCLE

La France peut s'enorgueillir d'avoir toujours fait partie des pionniers de la conquête de l'air, dès la première ascension d'une Montgolfière en 1783. Onze ans plus tard, le commandant Jean-Marie-Joseph Coutelle se voit confier par la Convention la réalisation de compagnies d'aérostiers qui pourront grâce à leurs ballons observer les positions ennemies lors du siège de Maubeuge le 2 juin 1794, ainsi qu'aux batailles de Charleroi et Fleurus les 24 et 26 juin suivants. Si Bonaparte, rebuté par le délai de gonflage des ballons, met fin à l'expérience en supprimant les compagnies d'aérostiers en 1799, l'idée n'est pas perdue et sera reprise au milieu du 19^e siècle, puis utilisée opérationnellement lors de la guerre franco-prussienne de 1870 avec les ballons quittant Paris assiégé. La III^e république crée en 1877 l'établissement militaire de Chalais-Meudon, sur le lieu même des expériences de Coutelle et utilisera des ballons captifs lors de ses campagnes coloniales, la première au Tonkin en 1884.

Le chef de l'établissement de Chalais-Meudon, le capitaine Charles Renard (1847-1905) ne limite pas ses travaux aux ballons captifs ; il réalise le 9 août 1884 le premier vol contrôlé à bord d'un dirigeable, baptisé *La France*, lorsqu'il effectue une boucle de 8 km sur le plateau de Villacoublay et parvient à revenir à son point de départ. Cet exploit n'a pu être réalisé que par un vent nul : le petit moteur électrique actionnant l'hélice de l'aéroplane n'aurait pas pu lutter contre le moindre souffle

Le Salon de la locomotion aérienne qui se tient au Grand palais fin septembre 1909 expose encore des ballons et des avions mais les seconds, moins sensible au vent, ne vont pas tarder à supplanter les premiers.

(Léon Gimpel)

L'AVIATION MILITAIRE FRANÇAISE

de vent... Ce n'est qu'une vingtaine d'années plus tard que l'apparition de moteurs à pétrole légers permet de relancer la construction de dirigeables. Les industriels Pierre et Paul Lebaudy réalisent un modèle qui est acheté par l'armée en 1905 après des essais au centre de Chalais-Meudon dirigé par le commandant Bouttiaux, successeur de Charles Renard.

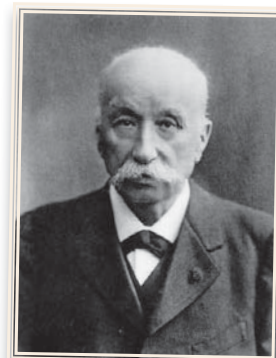
Plusieurs autres modèles de dirigeables Lebaudy sont achetés par l'armée, ainsi que quelques autres modèles d'autres constructeurs comme Clément-Bayard, Astra et Zodiac. Des centres d'aérostatations hébergeant un dirigeable sont ouverts dans plusieurs villes-garnisons de l'Est. Ceux-ci participent aux grandes manœuvres militaires, démontrant une certaine utilité pour la reconnaissance à longue distance mais également leur vulnérabilité au vent et une certaine fragilité, car plusieurs accidents tragiques endeuillent le service d'aérostation militaire.

1.2-L'ARMÉE SUIT DE PRÈS LES PIONNIERS DE L'AVIATION

Plusieurs pionniers réalisent des vols de planeurs au 19^e siècle et quelques-uns d'entre eux s'essaient sans succès au vol motorisé. Quand le français Clément Ader parvient le premier à réaliser un saut de puce en 1890, le ministre de la Guerre de l'époque, le général Charles de Freycinet (ancien président du Conseil et polytechnicien) prend les choses très au sérieux et octroie aussitôt une subvention substantielle à l'inventeur afin qu'il poursuive ses travaux en secret pour le compte de l'armée à qui il devra livrer un appareil biplace capable d'effectuer des observations du champ de bataille. Mais le vol qu'Ader réalise le 14 octobre 1897, un peu à contrecœur car contraint par une visite d'inspection d'officiers supérieur au camp de Satory, met fin à ses expériences : son Avion n° 3, baptisé Aquilon, est déporté par le fort vent et s'écrase après avoir volé sur une distance de près de 300 mètres. Le ministre coupe les subsides et Ader, déçu, détruit ses notes.

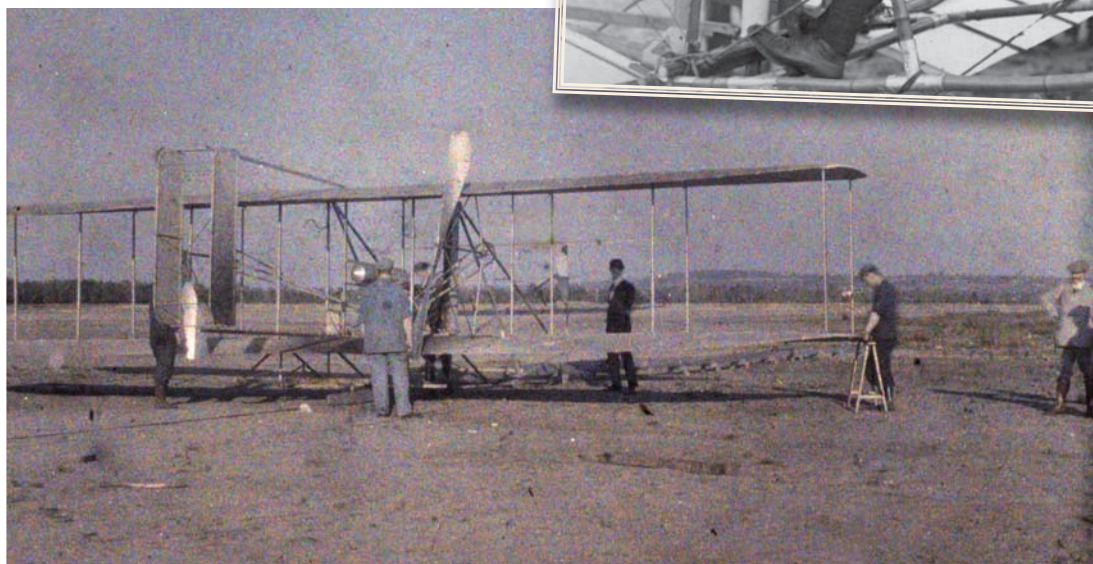
Durant ces mêmes années 1890, un officier polytechnicien, le lieutenant du génie Ferdinand Ferber, se passionne pour les expériences des pionniers de l'aviation et sur ses deniers personnels construit en 1898 un petit planeur basé sur les travaux de l'Allemand Otto Lilienthal. Il n'obtient aucun succès mais finit par planer en 1902 sur les conseils d'Octave Chanute, un Américain d'origine française, lequel lui parle également des travaux des américains Orville et Wilbur Wright, deux frères qui réalisent des planeurs et réussissent à accomplir le premier véritable vol motorisé le 1^{er} décembre 1903 en Caroline du Nord, puis le premier vol en circuit fermé le 20 septembre 1904.

Ferber va tenter de convaincre ses pairs de l'aéroclub de France de l'incroyable nouvelle mais il ne se heurte qu'au scepticisme, n'ayant aucune autre preuve que sa bonne foi car les frères Wright gardent le secret sur leurs recherches... Il se console en recevant enfin un soutien officiel de l'armée pour ses expériences, car le colonel Renard l'invite à réaliser celles-ci dans son hangar de Chalais-Meudon. C'est là qu'il va réussir le 27 mai 1905 ce qu'on pourrait appeler le premier vol motorisé et contrôlé d'Europe à bord de son appareil n° 6 qui n'a pas décollé de ses propres moyens mais le long d'une pente, son vol plané étant prolongé par un moteur de faible puissance.

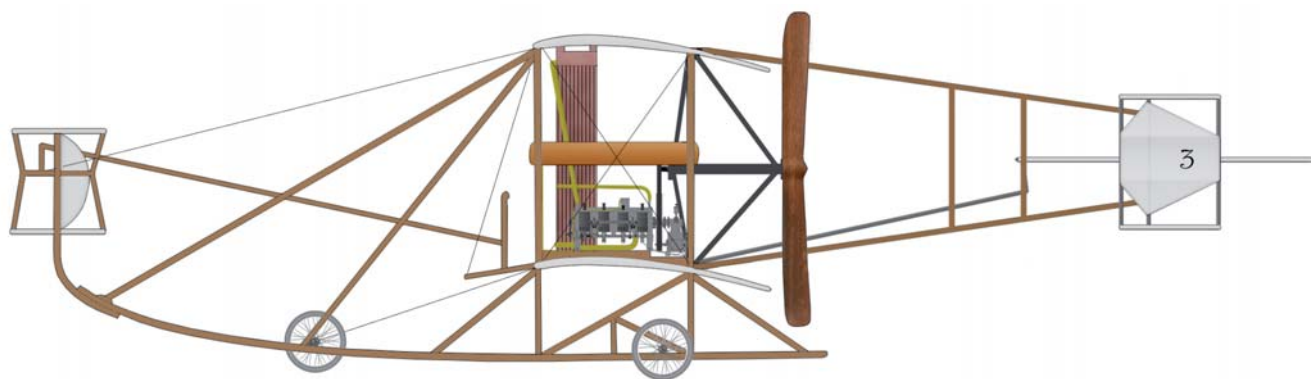


**Clément Ader (1841-1925),
pionnier de l'aviation.**
(coll. Christophe Cony)

Le Cne Ferdinand Ferber peut être considéré comme le premier aviateur militaire français. Testant planeurs et aéroplanes de sa conception, il se fait avocat du plus lourd que l'air dans les cercles officiels mais décède accidentellement peu avant la naissance du service qu'il a contribué à créer...
(DR)



Le Flyer piloté par Wilbur Wright au camp d'Auvours, près du Mans, durant l'été 1908. Commandé en 1909 et livré en 1910, le Flyer devient le premier avion militaire français mais il sera abandonné dès la fin de l'année vu les progrès réalisés par les avionneurs français.
(coll. Albert Kahn)



Le Wright Flyer militaire français en 1910.

L'appareil a été modifié par les soins du Cne Etévé qui lui a ajouté un stabilisateur (le modèle original faisant de constantes montagnes russes en vol) et des roues, car les frères Wright ne décollaient que sur un rail.



Ferdinand Ferber (1862-1909).

(coll. Christophe Cony)

Peu de temps après, les frères Wright sortent de leur réserve et annoncent par un télégramme qu'ils ont réussi le 5 octobre 1905 un vol de près de 38 kilomètres. Si la nouvelle est accueillie avec le même scepticisme par les milieux de l'aéro-club de France, elle intéresse au plus haut point l'armée française qui dépêche en mars 1906 aux États-Unis un officier pour tenter d'acheter un exemplaire du Flyer. Le commandant Henri Bonnel ne parviendra pas à conclure une vente en raison des prétentions financières exorbitantes des deux Américains, mais il a rassemblé suffisamment de témoignages pour que la réalité de leurs vols soit désormais prise au sérieux. Toutefois les frères Wright ne sont plus seuls à s'envoler puisque d'autres pionniers émergent en Europe : le brésilien Santos-Dumont parvient à voler en ligne droite le 2 octobre 1906, Henry Farman réalise le 13 janvier 1908 le premier vol en circuit fermé et de nombreux autres suivent dans leur sillage.

Ces premiers vol suscitent un immense enthousiasme en France, enthousiasme que va encore amplifier l'œuvre de propagande entreprise par la Ligue nationale aérienne, un puissant « lobby » dont les fondateurs sont des personnalités du monde de la finance et

des sciences et dont le président est le médecin de réputation mondiale René Quinton. La cotisation à la Ligue, présentée comme un geste patriotique, est relativement modeste (5 francs) ; elle permet de recevoir gratuitement le bulletin qui relate des exploits des premiers aviateurs. Il va susciter un nombre considérable de vocations... L'industriel Lazare Weiller, membre de la Ligue, signe un contrat avec les frères Wright pour qu'ils viennent en France réaliser des démonstrations de leur appareil et instruire trois pilotes français à son maniement. L'aéro-club de France les installe au Mans durant l'été 1908 et l'armée prête le champ d'artillerie d'Auvours tout proche. C'est là que se déroulent les premières évolutions du Flyer en Europe, qui attirent une foule considérable de personnalités dont les membres de la toute puissante commission de l'armée de l'assemblée nationale. Parmi les trois aspirants pilotes qui seront instruits sur le terrain de Pau durant l'hiver 1908-1909 se glissera un officier, le capitaine Paul Lucas-Girardville, officier d'artillerie détaché au laboratoire de recherches de Chalais-Meudon.

La Ligue aérienne va alors pousser à la construction du premier terrain d'aviation, le parc de « Port Aviation » à Juvisy qui ouvre le 23 mai 1909 avec une école de pilotage où officie le capitaine Ferdinand Ferber, embauché comme instructeur civil après avoir obtenu un détachement de l'armée. Le tout nouveau ministre de la Guerre, le général Jean Brun (1849-1911) se montre particulièrement intéressé par les avions ; il se renseigne sur les machines à acquérir tout en lançant un appel aux volontaires parmi les officiers d'active pour apprendre à piloter. Il vient en personne assister au premier grand « meeting » d'aviation qui se tient du 22 au 29 août 1909 à Bétheny, près de Reims et propose à Ferber, qui y concourt sous un pseudonyme avec un appareil de son invention, de réintégrer l'armée pour y servir d'instructeur au pilotage. Ce dernier s'empresse d'accepter mais le destin ne lui en laissera pas le temps, puisqu'il se tue le 22 septembre 1909 à Boulogne-sur-Mer lorsque son avion capote au roulage. Ce coup du sort sera loin d'arrêter la création de l'aviation militaire qui est déjà bien en marche.

Wilbur Wright (1867-1912).

(coll. Albert Kahn)





Pilote affecté au centre d'expérimentations de Vincennes, le Lt Maillfert pose ici devant un Henry Farman expérimental équipé de la TSF. (DR)

frilosité de son supérieur et de certains politiques qui pensent que les avions sont trop fragiles pour recevoir une mitrailleuse ou emmener des projectiles.

Si la photographie aérienne et l'emploi de la TSF sont expérimentés avec succès par ses hommes, il est un domaine qui reçoit toute l'attention d'Estienne : le réglage d'artillerie, testé avec succès dès le 10 août 1910 près de Nancy. Les deuxièmes grandes manœuvres organisées avec l'aviation dans l'Est et dans les Ardennes, au mois de septembre 1911, sont l'occasion de réaliser la première expérience opérationnelle grâce à une section de trois Blériot XI dirigée par le lieutenant Georges Bellenger et exclusivement réservée à l'usage de l'artillerie. Ces trois Blériot suivent les troupes au sol en étant remorqués les ailes démontées, puis décollent au moment des tirs pour repérer les objectifs et faire rectifier les tirs en informant les batteries par des messages lestés. L'efficacité des tirs d'artillerie en est grandement augmentée ; Bellenger va rédiger un projet de règlement d'emploi qui sera validé par sa hiérarchie et intégré le 18 janvier 1912 comme annexe IV au règlement provisoire de l'artillerie de campagne.

Édouard Hirschauer (1857-1943).
(coll. Gallica)

Le souhait d'Estienne est la création d'une aviation dédiée à l'artillerie pour que chaque régiment ait ses propres appareils de réglage. Une commission présidée par le général Maunoury, membre du conseil supérieur de la Guerre, est chargée d'examiner la question et assiste à une nouvelle série de tests au camp de Mailly durant le mois de mars 1912. Elle en conclut qu'il serait improductif de priver les régiments d'artillerie d'officiers très expérimentés pour les former au métier d'aviateurs, si bien que le projet n'est pas retenu à la grande fureur d'Estienne qui peste contre ces officiers d'état-major déconnectés des réalités. Les sapeurs sont en fait parvenus à imposer leurs idées...

1.6-LE GÉNÉRAL HIRSCHAUER STRUCTURE L'AVIATION ET L'ENGAGE AU MAROC (AVRIL 1912 - AOÛT 1913)

Peu après la fin des manœuvres de Mailly, le parlement vote la loi du 29 mars 1912 qui porte la création officielle de l'aviation militaire, définissant

les conditions de recrutement de ses membres et son organisation générale en sections d'aviation, réparties selon une assise territoriale qui suit celle des grandes unités militaires placées à la frontière de l'Est. Son devoir largement accompli, le général Roques est promu à de plus hautes fonctions et laisse son poste à son adjoint le colonel Édouard Hirschauer, autre officier du génie promu général le mois de janvier suivant.

C'est sous la direction d'Hirschauer que vont être prises plusieurs décisions renforçant la cohésion de l'aéronautique militaire : tandis que les écoles tournent à plein pour former les pilotes et que les commandes et livraisons d'appareils se multiplient, on voit la création des premières escadrilles durant l'été 1912, l'instauration des marquages réglementaires sur les appareils (cocarde sous les ailes inférieures et marquages du type, numéro de série et charge utile sur l'empennage) et l'adoption du carnet de vol. Au mois de septembre 1912, les quatre premières escadrilles permanentes sont utilisées lors des grandes manœuvres du Poitou qui rassemblent au total 72 appareils, mais durant lesquelles on continue d'employer les avions exclusivement pour la reconnaissance. D'autres escadrilles dotées de matériel homogène vont s'ajouter à la liste au fil des mois.



Un autre mouvement, plus discret, a lieu : la purge des artilleurs... Le colonel Estienne est officiellement promu le 9 septembre 1912 à la tête du 3^e groupe d'aviation, à Lyon, qui rassemble plusieurs centres aériens. C'est une mise au placard qui l'amène à demander son retour dans l'artillerie ; la plupart de ses collaborateurs du centre de Vincennes sont également déplacés et le centre est mis en sommeil.

L'évènement le plus marquant durant cette année 1912 reste le premier engagement de l'aéronautique militaire en opérations, pour la conquête du Maroc où l'armée française pénètre dans le pays par l'Ouest, à partir de la ville côtière de Casablanca et par l'Est en venant de la frontière algérienne. Chacune des deux colonnes françaises va être dotée de son centre aérien. Le premier, fort de quatre Blériot, est parti de Marseille au mois de février 1912 sous les ordres du lieutenant Pierre Clavenad, et le second s'installe à Oujda au mois

Les premières escadrilles permanentes sont créées au mois de septembre 1912 à l'issue des grandes manœuvres du Poitou. Le personnel de l'escadrille n° 1 pose avec son fanion devant un vieux Farman IV dont le pilote est à l'air libre, assis sur une toile tendue entre deux planches... Immédiatement à gauche de la voiture d'escadrille, le Cal Augustin Seguin, frère de l'inventeur du moteur Gnome, mobilisé en tant que pilote militaire.

(Léon Bretey, coll. Bruno Moreau via Albin Denis)





vaudra son renvoi mais débloquera quelque peu la situation du ravitaillement. L'utilité des reconnaissances aériennes dans ces paysages montagneux est évidente et on perçoit la nécessité d'équiper, sinon les appareils, du moins les centres aériens pour informer au plus vite les colonnes d'infanterie en progression. Il reste que le ravitaillement sera toujours envoyé au compte-goutte, comme si l'état-major se préoccupait en priorité d'équiper les unités faisant face à l'Allemagne.

1.7-LE GÉNÉRAL FRÉDÉRIC BERNARD OU LA REVANCHE DES ARTILLEURS (AOÛT 1913 - AOÛT 1914)

de mai 1912 sous les ordres du lieutenant Henri Jannerod. Mais l'intendance est si mal faite que le centre d'Oujda ne recevra ses appareils (quatre Deperdussin) qu'au mois de janvier 1913. Quant aux appareils de Casablanca, ils ne pourront être pleinement engagés en opérations qu'au mois d'octobre 1912, sans leur chef rentré en France avec l'accord du général Lyautey, pour y critiquer dans la presse l'incurie de l'intendance militaire - ce qui lui

Malgré l'efficacité de son travail, Hirschauer va être évincé de son poste par une intrigue ourdie sous un prétexte futile à l'Assemblée. Nombre de donateurs à la souscription nationale protestent de ne pas avoir d'avions à leur nom, bien que les crédits sont également alloués à la construction d'infrastructures. Ils le font savoir à leurs députés... Le député du Loiret Georges Cochery, président de



Le Gal Frédéric Bernard, un artilleur qui s'est distingué durant la conquête de l'Algérie.
(coll. Gallica)



Le Deperdussin n° D 43 de l'escadrille D 6 en 1913. Baptisé « Pays-de-Caux », ce monoplan a été offert à l'Armée par une souscription des habitants du Havre.

(Léon Bretey, coll. Bruno Moreau via Albin Denis)

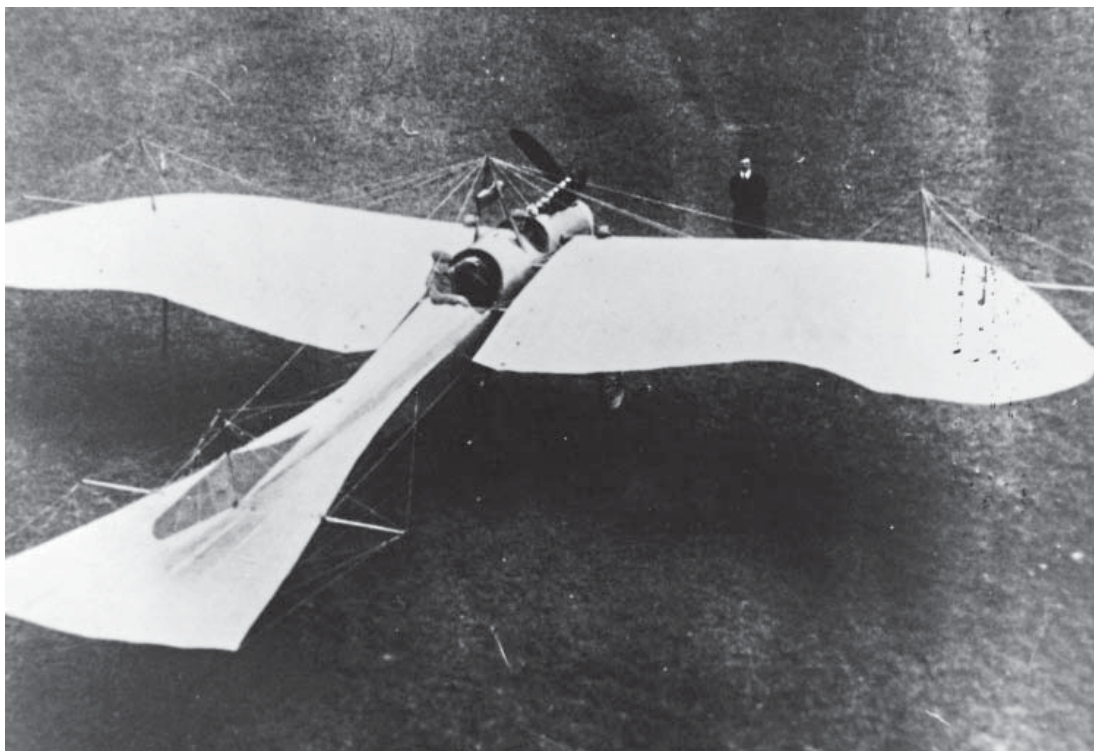


Un Maurice Farman MF VII bis de la MF 2 décollant du terrain de Saint-Clar (Gers) durant les grandes manœuvres de septembre 1913.

(coll. AD 31)

Chapitre 2 : les forces en présence

Vue des ailes d'un Rumpler Taube, inspirées de la graine d'une plante d'Asie du Sud-Est, la *Zanonia Indicia*. Un problème dans le dépôt du brevet en Allemagne a fait que l'invention du professeur autrichien Igo Etrich s'est retrouvée dans le domaine public, permettant à une foule de constructeurs de réaliser leur propre version du monoplan... (DR)



2.1-LA SUPÉRIORITÉ TROMPEUSE DE L'AVIATION ALLEMANDE

L'aviation allemande connaît un développement parallèle à celui de l'aviation française, mais avec un certain retard. L'emploi des ballons n'y est introduit qu'en 1884 et le premier bataillon d'aérostiers est créé en 1901.

C'est en 1900 que le comte Ferdinand von Zeppelin construit et fait voler sur ses fonds propres son premier dirigeable, seize ans après celui du colonel Renard. Après avoir reçu plusieurs dons et un peu de fonds publics, il fait voler un second prototype en 1906 (l'armée française a acheté son premier dirigeable Lebaudy l'année précédente). L'armée allemande n'acquiert son premier modèle, le LZ 3, qu'au mois de novembre 1908. Le fils du Kaiser lui-même vole à son bord et témoigne du grand enthousiasme du public comme des autorités allemandes, qui décident d'investir dans ce domaine en passant commande jusqu'en 1914 de quatorze autres Zeppelin pour l'Armée et la Marine... contrairement à l'armée française, qui, reconnaissant leur vulnérabilité, a fait le choix du

plus lourd que l'air. Le comte Zeppelin lui-même a bien perçu les limites de ses réalisations et a entrepris des recherches dans l'aviation dès 1913. Quand débutent les hostilités, une flotte de quinze Zeppelin militaires peut être mise en ligne, les réquisitions d'appareils civils compensant les trois appareils déjà perdus dans des accidents ; c'est la plus importante flotte de dirigeables militaires du monde. Huit Zeppelin vont être envoyés en opérations sur le front terrestre, dont cinq face aux Français. Avec leur volume de l'ordre de 25 000 m³ représentant plus du double des plus gros dirigeables français, ils bénéficient d'une charge utile et d'une autonomie bien supérieure.

C'est en 1910 que l'armée allemande achète ses sept premiers avions et entame l'entraînement au pilotage de ses officiers, alors que les Français en sont déjà à leurs premières grandes manœuvres aériennes. L'Allemagne réalise les siennes au mois de mars 1911 avec dirigeables et avions, puis structure sa branche aérienne en créant la même année les 2^e et 3^e bataillons d'aérostiers pour les Zeppelin, complétés de deux autres en 1913. Le général en chef Helmuth von Moltke, conscient de l'avance prise par la France, obtient le 1^{er} octobre 1912 la création de la *Fliegertruppe* (force aérienne) qui regroupe toutes les structures existantes de l'aviation militaire. Le royaume de Bavière crée de son côté le *bayerische Militärflieger-Abteilung* qu'il accepte de mettre à la disposition de la *Fliegertruppe* prussienne en cas de guerre. Un an plus tard sont formés cinq bataillons d'aviateurs ; ils dépendent de l'inspection de l'aviation qui, avec l'inspection de l'aérostation, est subordonnée à l'inspection de l'aéronautique et de l'automobilisme militaire, elle-même chapeautée par l'inspection générale des communications militaires. Le 1^{er} octobre 1913 voit aussi la désignation du premier chef de l'aviation allemande, le colonel (*Oberst*) Walter von Eberhardt, en tant qu'inspecteur général du service.

Un Rumpler Taube vers 1913. Ce monoplan est l'appareil le plus répandu au tout début de la force aérienne allemande. (DR)



en août 1914

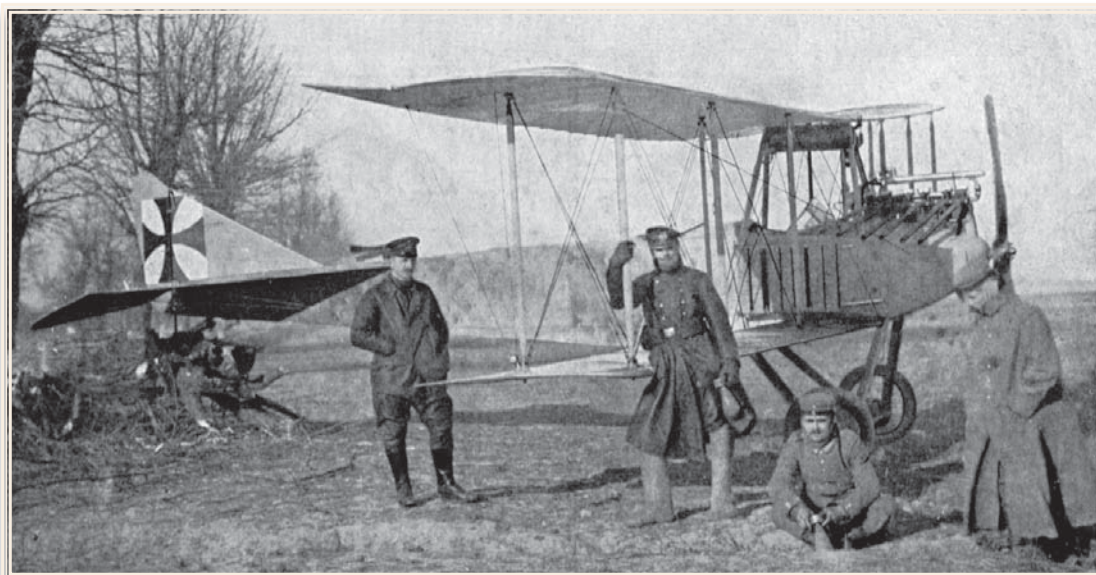


Comme dans les autres armées européennes, l'état-major allemand comprend immédiatement l'intérêt de l'aviation pour la reconnaissance. Il va dès lors s'employer à investir massivement pour développer son aviation, décidant de créer une escadrille de six appareils pour chacun de ses corps d'armée, plus une autre directement mise à la disposition de chacune de ses huit armées. Il y parviendra presque... Car au mois d'août 1914, si les 8 armées et les 25 corps d'armée d'active ont chacun leur escadrille, les 14 corps de réserve en sont dépourvus, ce qui fera cruellement défaut dans la bataille. Mais l'effort d'investissement est considérable, puisqu'à la déclaration de guerre, l'aviation allemande compte un total de 34 escadrilles (*Feldflieger-Abteilungen*, en abrégé FFA) de six avions, plus 7 escadrilles de forteresse (*Festung-Flieger-Abteilungen*) à quatre avions, soit officiellement 232 appareils en ligne auxquels s'ajoutent les neuf hydravions du *Marine-Flieger-Abteilung* basés en Mer du Nord et dans la Baltique. Ce chiffre est nettement plus important que les 138 avions mis en ligne par l'aéronautique militaire française, répartis dans 21 escadrilles et 3 escadrilles légères de cavalerie, plus 17 appareils en compte dans l'Aviation maritime.

Cependant, la France approche de la parité si l'on prend en compte les avions en réserve : le total atteint environ 300 appareils pour l'Allemagne, contre 274 appareils pour la France. Et cette parité est en fait atteinte en considérant que quatre FFA et quatre escadrilles de place sont affectés aux armées postées face à la Russie, soit une quarantaine d'appareils à retrancher de l'effectif déployé à l'Ouest.

Les appareils allemands n'ont rien à envier à leurs homologues français. Ils leur sont même supérieurs du point de vue de la motorisation car dotés d'un moteur en ligne de 100 HP, alors que les rotatifs français ont généralement une puissance de 80 HP. L'appareil principal de l'aviation militaire allemande est à cette époque le monoplane Taube dont l'inventeur est le professeur autrichien Igo Etrich. Un imbroglio juridique a fait que le brevet qu'il a déposé en Allemagne a été annulé, son invention se retrouvant ainsi dans le domaine public... Plusieurs constructeurs allemands ont alors réalisé leur propre version du Taube, de manière à équiper leur aviation militaire. Si son aile en fait un appareil d'une stabilité exceptionnelle, sa maniabilité laisse à désirer et en 1914 l'aviation allemande cherche à se débarrasser de ces monoplans (type A) au

Le Taube A.283/14 est un appareil fabriqué par la société Albatros. (DR)



Un Albatros B.I sur le front russe fin 1914. Les deux hommes au centre tiennent chacun à la main une petite bombe Carbonit de 4,5 kg. (DR)



Les biplans (type B) sont en train de supplanter les Taube obsolescents au moment de la déclaration de guerre. Ici, un Rumpler B.I. (DR)

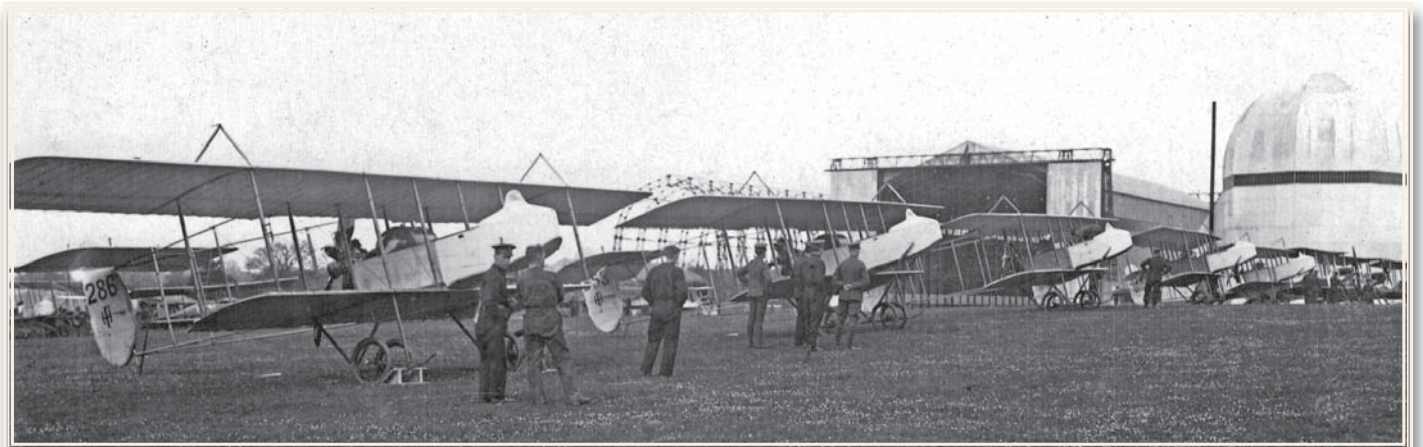
[1] Chef d'état-major de la 3^e armée allemande à l'entrée en guerre, puis commandant des forces aériennes d'octobre 1916 à l'armistice.

Les premières escadrilles du RFC à Farnborough en 1914 : cinq HF 20 sont suivis (à droite) par des BE2. À l'arrière-plan gauche est visible un MF VII bis, baptisé « Longhorn » par les Britanniques en raison de ses patins avant.
(coll. Cross and Cockade)

profit de biplans (type B) réalisés par d'autres constructeurs, principalement Albatros, Aviatik et LVG. Le seul chiffre fiable dont on dispose est l'inventaire des appareils en ligne en unité au 31 août 1914, soit après un mois de combats, qui fait état de 44 Taube de cinq modèles différents, 84 LVG B.I, 47 Aviatik B, 30 Albatros B et 12 biplans de constructeurs divers, soit 217 appareils auxquels il faut probablement rajouter les avions tenus en réserve.

Reste pour l'Allemagne la question des pilotes, qui accuse un retard assez important par rapport à la France. En tenant compte des brevetés déjà décédés dans des accidents, on compte exactement 254 pilotes militaires brevetés outre-Rhin à la déclaration de guerre, plus 271 observateurs, contre 485 pilotes en France. Le même déséquilibre se retrouve parmi les pilotes civils, puisque l'aéro-club d'Allemagne a délivré 817 brevets civils à la date du 15 juillet 1914 (en incluant les pilotes

militaires), alors que l'aéro-club de France en a formé près de 1700. Autre point important : l'entraînement des pilotes militaires allemands, s'il est satisfaisant pour la reconnaissance aérienne, néglige presque totalement la question du réglage d'artillerie. Si l'on en croit les mémoires du général Ernst von Hoeppner [1], les aviateurs allemands n'exécutent leurs premières expériences qu'en octobre 1912 à l'école de tir. Trois officiers d'artillerie seulement sont formés au printemps 1913 pour devenir observateurs en avion et pour effectuer durant l'été des démonstrations dans les camps d'instruction pour les régiments d'artillerie de campagne. Peu d'efforts suivent cette initiative, au point que l'avertissement lancé fin 1912 par l'inspection générale de l'artillerie à pied est toujours d'actualité : « *L'avance prise par les Français en ce qui concernait l'utilisation de l'avion par l'artillerie était de nature à compenser jusqu'à un certain point l'infériorité en artillerie lourde de l'armée française* ».



2.2-LES AVIATIONS BRITANNIQUES ET BELGES

L'aviation française ne va pas être la seule à affronter l'aviation allemande, car elle bénéficie du renfort des aviations britannique et belge.

L'armée britannique a « manqué une marche » quand les premiers aéroplanes ont fait leur apparition dans le ciel d'Europe. Le capitaine Bertram Dickson (1873-1913), un pionnier ayant appris à piloter à ses frais en France en 1909, s'invite l'année suivante avec son appareil aux grandes manœuvres de l'armée britannique pour tenter de convaincre ses supérieurs de l'utilité de l'avion. Il en retire un avertissement pour avoir « inutilement effrayé les chevaux de cavalerie »... Ce n'est que le 28 juillet 1911 qu'est créée la première unité aérienne britannique, l'*Air Battalion of the Royal Engineers*, dont la 1^{re} compagnie centralise les ballons tandis que la seconde, créée le 1^{er} avril 1911, rassemble les aéroplanes. Dotée de faibles moyens, l'unité n'a qu'une courte vie mais au mois de novembre 1911 le comité impérial à la Défense examine un rapport du *Captain* Dickson et décide la création du *Royal Flying Corps* (RFC), véritable corps aérien de l'armée britannique, qui voit le jour au mois d'avril 1912 à une époque où l'aviation française compte déjà une centaine de pilotes militaires brevetés et autant d'appareils. Le RFC, dirigé par le commandant (*Major*) Frederick H. Sykes, comprend initialement une branche terrestre et une branche aéronavale, une école de pilotage commune pour former les pilotes et une manufacture aéronautique à Farnborough pour expérimenter tous les types de matériels. Mais la Marine britannique, jalouse de son indépendance, obtient très tôt de retirer ses aviateurs de la tutelle de l'Armée et fonde de fait le *Royal Navy Air Service* (RNAS), officiellement reconnu le 26 juin 1914.

Le RFC s'équipe d'appareils français Blériot et Farman ainsi que de quelques autres de conception nationale, puis se structure en cinq escadrilles (*Squadron*) numérotées de 2 à 6 [2], qui opèrent pour la première fois au mois de juillet 1914 dans des grandes manœuvres aériennes au « *concentration camp* » de Netheravon. Le RNAS se développe de son côté en s'équipant d'avions et hydravions, sans créer d'unités permanentes mais en répartissant ses appareils sur ses bases.

Quand l'Angleterre entre en guerre contre l'Allemagne le 4 août 1914, le RFC dont le commandement est confié au *Brigadier-General* David Henderson est en pleine phase d'expansion et d'organisation. Néanmoins, les No 2 et 3 *Squadron*, un détachement du No 4 et le No 5 en entier gagnent la France par la voie des airs pour se rassembler le 15 août 1914 à Amiens, avant de gagner le terrain de Maubeuge. Ils représentent

[2] Le No 1 *Squadron* étant réservé aux dirigeables.

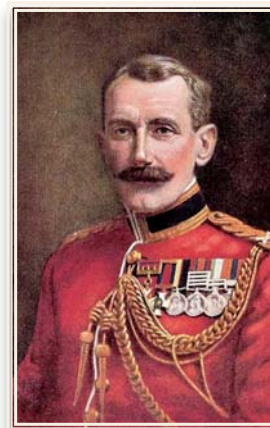
De passage sur le terrain de Jersey Brow en 1914, le No 5 Sqn comprend alors huit Henry Farman HF 20 et quatre Sopwith DI. L'escadrille gagnera la France sans ses Sopwith qui seront reversés au RNAS.
(MOD via Cross & Cockade)

une petite armada de 63 appareils de types divers (RAF BE2 pour le No 2 *Squadron*, Blériot XI-2 et Henry Farman HF 20 pour le No 3, RAF BE2 pour le No 4 et Henry Farman HF 20, Avro 504 et RAF BE8 pour le No 5) qui ne portent aucun signe distinctif de nationalité... Peu entraînés, les aviateurs des forces expéditionnaires britanniques vont montrer une efficacité toute relative dans les premières reconnaissances qu'ils effectueront, le général von Hoepfner leur accordant avec un certain mépris dans ses mémoires un « rôle négligeable ». Le RNAS qui dispose de 91 appareils est de son côté chargé d'assurer la défense aérienne de la Grande Bretagne ; seul le petit détachement de la base navale d'Eastchurch, sous les ordres du *First Lieutenant* Charles R. Samson, va s'installer à Dunkerque fin août 1914. Malgré la valeur militaire douteuse des neuf avions qui le composent, Samson et ses hommes ne vont pas tarder à faire parler d'eux comme nous allons le voir.



Signalons également l'armée belge, qui crée son bataillon d'aérostier en 1909 et expérimente ses premiers avions dès

l'année suivante, avant de constituer officiellement le 16 avril 1913 la « compagnie des aviateurs », dirigée par le commandant Émile Mathieu, qui compte au mois d'août 1914 un total de 37 pilotes et observateurs mais moins d'une vingtaine d'appareils, des Henry Farman HF 20 construits localement par la société Jero installée à Anvers. Ces appareils sont répartis en quatre escadrilles – soit une pour chacune des divisions de l'armée belge – qui n'ont pas toutes atteint leur dotation au moment où les troupes allemandes envahissent le pays ; une cinquième escadrille va pouvoir être établie avec les avions personnels (Blériot XI principalement) des quelques pilotes civils ayant rejoint l'armée belge.

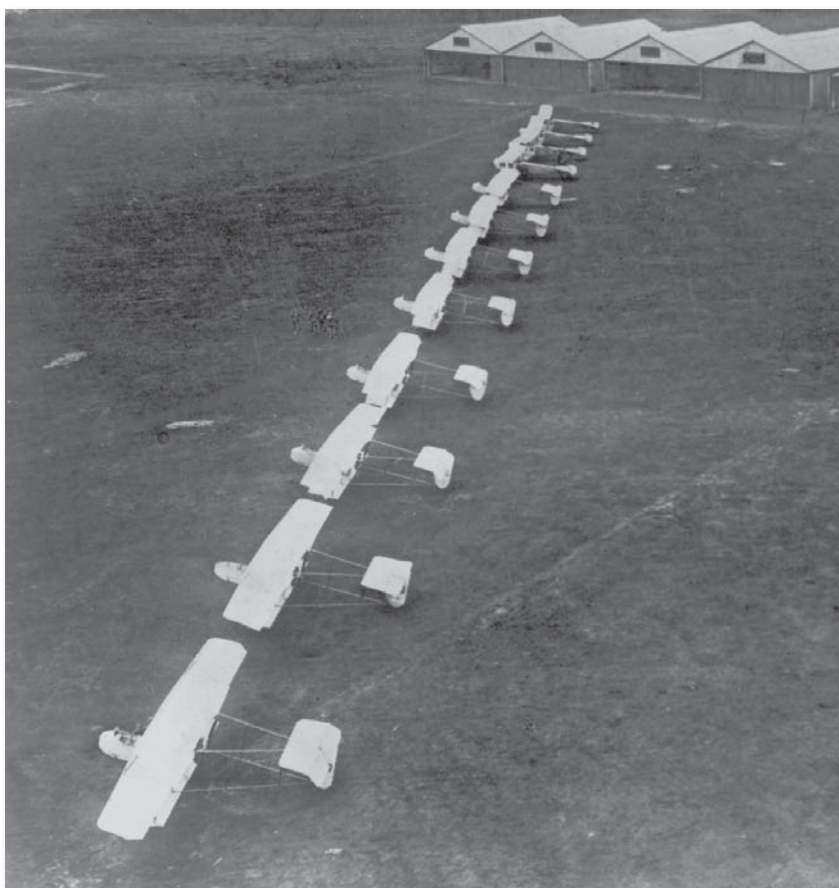


Le Brig-Gen David Henderson (1862-1921), commandant du RFC pendant la première année de la guerre.
(DR)

Insigne de casquette du RFC.
(DR)



Charles Samson (1883-1931).
(via Cross & Cockade)



Chapitre 3 : une offensive à outrance



Le général Helmuth von Moltke (1848-1916).
(domaine public)

3.1-PLAN XVII CONTRE PLAN SCHLIEFFEN

Avant de commencer l'historique de la guerre aérienne en 1914, un bref rappel des réalités stratégiques s'impose pour recadrer la suite du récit.

L'Allemagne de 1914 est un empire de près de 67 millions d'habitants, un avantage démographique important sur la France qui n'en compte que 39 et qui se traduit au niveau des troupes engagées. Les forces allemandes comportent huit armées, toutes bien équipées et avec une nette supériorité en termes d'artillerie lourde. Elles sont dirigées depuis 1906 par le *Generaloberst* Helmut von Moltke, neveu du célèbre général ayant dirigé l'armée prussienne lors des victoires de Sadowa contre l'Autriche en 1866 et contre la France de Napoléon III en 1870.

La tactique que va appliquer von Moltke est héritée de son prédécesseur, le *Generalfeldmarschall* Alfred von Schlieffen (1833-1913). L'Allemagne, menacée d'une guerre sur deux fronts, doit profiter de l'état déplorable du réseau routier et des voies ferrées de l'empire russe qui mettra un temps considérable à mobiliser toute son armée. Ce répit devra être employé pour rapidement régler son compte à la France : alors qu'un mince rideau défensif sera laissé face à la Russie (la 8^e armée), la grande majorité des effectifs (armées n° 1 à 7) seront engagés à l'Ouest. La France disposant d'un puissant ensemble de forteresses le long de sa frontière avec l'Allemagne, il est prévu de la vaincre en encerclant ses forces au moyen d'un vaste « coup de faucille » qui contournera ses défenses en passant par les plaines du nord de la Belgique. Cette immense manœuvre sera exécutée par l'aile droite de l'armée allemande, dotée de très forts effectifs pour tout balayer sur son passage, qui devra progresser à marche forcée selon un calendrier préétabli tandis que sur la frontière française les troupes resteront sur la défensive.



Portrait du général Joseph Joffre (1852-1931).
(DR)



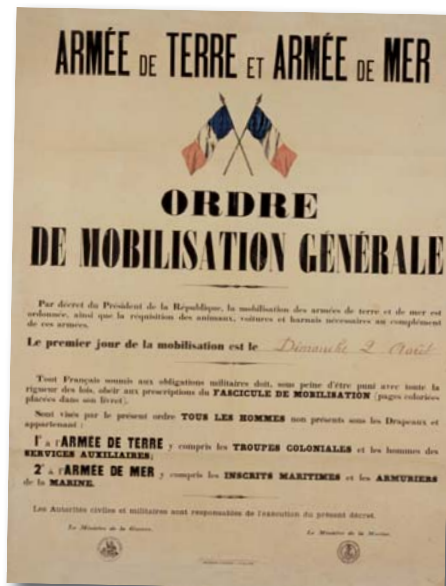
Le général Berthelot, aide-major général en 1914, est un des principaux inspirateurs du plan XVII. Il va jusqu'au bout négliger les renseignements apportés par l'aviation sur la manœuvre de contournement orchestrée par les troupes allemandes en Belgique dans le cadre du plan Schlieffen.
(coll. Gallica)

Face aux sept armées allemandes comprenant 35 corps d'armée d'infanterie, dont 22 d'active, l'armée française dispose de 21 corps d'armée organisés en cinq armées. Le général Victor Michel, placé à la tête de l'armée française le 10 janvier 1911, était bien conscient de la supériorité numérique allemande et de la possibilité d'une attaque à travers la Belgique. Il a proposé au gouvernement le 19 juillet 1911 un plan d'opérations, dit Plan XVI révisé, lequel prévoyait une action défensive le long des frontières de Lorraine et l'envoi immédiat du gros des effectifs (comprenant tous les réservistes) pour bloquer les troupes allemandes en Belgique. Ce plan lui a coûté sa tête : désavoué par le conseil supérieur de la Guerre, il a été traité d'incapable par le ministre de la Guerre Adolphe Mes-

simy, démis de ses fonctions par le gouvernement et « placardisé » en étant nommé gouverneur de Paris. Car la classe politique souhaite se venger de la défaite de 1870 et reprendre l'Alsace-Lorraine... Bien que les généraux Pau et Gallieni aient été les favoris pour prendre la suite de Michel, le gouvernement choisit le 28 juillet 1911 le général Joseph Joffre, qui offre l'avantage de ne pas être marqué politiquement et être de quelques années plus jeune que les deux précédents. Officier du génie, c'est un spécialiste des fortifications et des transports militaires et n'est pas passé par l'école supérieure de guerre. S'il n'a pas *a priori* les compétences pour diriger toute l'armée française, les responsabilités ne l'effraient pas et il va s'entourer de spécialistes pour le seconder dans sa tâche. Or, ces « spécialistes », parmi lesquels domine la personnalité du général Berthelot, sont tous gagnés par la thèse dite de l'offensive à outrance.

Depuis le mois de février 1911, les conférences données par le lieutenant-colonel Louis de Grandmaison, chef du bureau des opérations de l'état-major général, séduisent nombre de personnalités dans les cercles politiques et militaires. Il ne fait en fait que synthétiser des idées déjà professées à l'école de guerre, notamment par le général Ferdinand Foch, mettant la vitesse en élément déterminant du succès. Pour vaincre, il faut se fixer *a priori* un plan d'opérations que l'on poursuivra avec le maximum de forces sans dépenser celles-ci en détachements de sécurité dont chacun peut avoir son utilité, mais dont l'ensemble affaiblit l'armée et la met hors d'état de subir le choc d'un adversaire résolu. L'essentiel, pour une armée, est que tous ses éléments frappent à la fois et chacun le plus fort possible ; « *La victoire dépend de la supériorité morale acquise par la brutalité de l'agression (...)* La rapidité de l'engagement garantit de la surprise, et sa violence assure contre la manœuvre de l'ennemi. »

Cette thèse souvent caricaturée n'ignore absolument rien des ravages provoqués par le feu des armes modernes et de Grandmaison est parfaitement conscient des pertes à supporter. Mais il affirme que seule l'offensive peut conduire à la victoire, la défensive ne pouvant que contenir pour un temps limité un ennemi résolu. Pour vaincre, il faut attaquer « toutes forces réunies », avec le soutien d'une artillerie de campagne qui suit de près l'infanterie (ce qui conduit l'armée française à négliger l'artillerie lourde), d'une cavalerie mobile et offensive, et surtout avec une supériorité morale sur l'adversaire qu'on espère frapper d'atonie avec une violente attaque. C'est un raisonnement manifestement optimiste, qui s'inspire de la victoire à Port-Arthur en 1905 des troupes japonaises qui ont réussi à vaincre les troupes russes entraînée par de très lourdes pertes et face à un



L'ordre de mobilisation générale en France, daté du 2 août 1914.
(DR)