

L'aviation pendant la Première Guerre mondiale

Dix ans après le premier vol des frères Wright, beaucoup de choses ont évolué, et plus particulièrement la puissance des moteurs et la charge utile emportée par un avion. Les appareils étaient encore construits à base de bois avec des ailes en toile. Ce matériel rudimentaire et le manque d'expérience des ingénieurs aéronautiques firent que ce type d'appareil était structurellement fragile. De plus, à cette époque, il n'était pas possible de prendre l'air sans visibilité, ce qui limitait considérablement l'utilisation de l'aviation de nuit et par mauvais temps.

La première mission opérationnelle d'un avion eut lieu le 23 octobre 1911 pendant la guerre italo-turque, lorsque le capitaine Carlo Piazza réalisa le premier vol de reconnaissance près de Benghazi à bord d'un Blériot XI.

À la veille de la guerre 1914 / 1918, des débats subsistaient encore sur l'utilité de l'aviation dans la guerre. De nombreux officiers parmi les plus âgés étaient sceptiques. En Allemagne, le succès des premiers Zeppelins a éclipsé l'importance des appareils plus lourds que l'air. D'après un rapport de 1914, l'armée allemande disposait de 230 appareils en août 1914, dont seulement 180 étaient utilisables. Les militaires français, de 1911 à 1913, avaient expérimenté la coopération entre l'aviation, la cavalerie et l'artillerie. La contribution britannique au début de la guerre ne se montait qu'à trente appareils et l'armée américaine était totalement dépassée.

Les premières batailles de 1914 ont prouvé que la cavalerie ne pouvait plus réaliser les missions de reconnaissances du fait de la puissance de feu des armées du XX^e siècle. Alors, les états-majors réalisèrent vite que les avions pouvaient localiser l'adversaire. Les reconnaissances aériennes jouèrent un rôle crucial lors de la guerre de mouvement de 1914.

À la fin 1914, les lignes de ravitaillement allemandes s'étiraient de la Mer du Nord à la Suisse. La guerre de mouvement initiale était terminée et le front s'était stabilisé. Les trois missions principales des escadrons de reconnaissance émergèrent à partir de mars 1915 :

- des missions de reconnaissance photographiques permettant d'établir les cartes des réseaux de tranchées ennemis ;
- des missions de reconnaissance permettant à l'artillerie de tirer sur des cibles invisibles depuis la position de tir, par liaison radio en code Morse dans le sens air vers le sol ;
- des missions permettant de communiquer avec l'infanterie durant l'offensive en survolant le champ de bataille. La méthode de communication consistait à larguer des messages depuis l'avion.

Les avions de 1914 ne pouvaient emporter que des chargements très légers, les bombes étaient rudimentaires et les systèmes de visée restaient à développer. Néanmoins, les débuts des bombardements tactiques et stratégiques eurent lieu dès les premiers jours de la guerre. Ainsi, le *Royal Naval Air Service* (RNAS) mena des missions de bombardement sur les hangars des aéroports de Düsseldorf, Cologne et Friedrichshafen durant l'automne 1914.

Au début du conflit, les combats aériens furent extrêmement rares. Les pilotes commencèrent ce conflit en se lançant des briques, des grenades et d'autres objets dont des cordes destinées à s'emmêler dans les hélices. Le premier avion abattu par un autre fut un appareil austro-hongrois abordé le 8 septembre 1914 par le pilote russe Pyotr Nesterov lors de la bataille de Lemberg sur le Front de l'Est. Les pilotes utilisèrent rapidement des armes à feu. Le 5 octobre 1914, le mécanicien Louis Quenault abattit un avion allemand avec une mitrailleuse. Il s'agit de la première victoire aérienne de l'histoire, et l'ère du combat aérien commença réellement.

Dès 1912, les concepteurs de la firme britannique Vickers expérimentèrent des appareils équipés de mitrailleuses. Le premier résultat concret fut le Vickers EFB.1 présenté à un show aérien en 1913.

Les premiers appareils destinés à l'aviation de chasse étaient le Vickers F.B.5 britannique et les Morane-Saulnier L et N français. Initialement, les Allemands étaient à la traîne mais cela allait radicalement changer.

En juillet 1915, le Fokker E.III était le premier appareil possédant une mitrailleuse synchronisée qui permettait de tirer à travers l'hélice. Le tout premier engagement eut lieu le 1^{er} juillet 1915, à l'est de Lunéville lorsque le lieutenant allemand Kurt Wintgens força un Morane-Saulnier Type L biplace d'observation à se poser derrière les lignes alliés. Près de 200 impacts de balles furent recensés sur le moteur rotatif de l'appareil français.

À la fin de 1915, les Allemands avaient acquis la supériorité aérienne, rendant les vols de reconnaissances alliés beaucoup plus dangereux. Les premiers as de l'aviation allemande, notamment Max Immelmann, avaient commencé leurs carrières. L'impact moral issu du fait que les Allemands prenaient l'avantage dans la guerre

aérienne provoqua un scandale majeur dans la presse britannique, et de vives réactions dans les états-majors alliés.

Deux nouveaux types de chasseurs britanniques virent alors le jour pour égaler le Fokker : le F.E.2b en septembre 1915 et le DH.2 en février 1916, avec hélice à l'arrière pouvant ainsi tirer vers l'avant sans système de synchronisation. Puis le minuscule Nieuport 11 français se révéla un adversaire coriace lorsqu'il entra en service en janvier 1916. Avec ces nouveaux appareils, les Alliés récupérèrent la supériorité aérienne à temps pour la bataille de la Somme.

Très rapidement, le rôle principal des chasseurs fut d'attaquer les biplaces de reconnaissance et de guidage d'artillerie tout en escortant les biplaces alliés. Ils furent également utilisés pour la destruction des ballons d'observation, le mitraillage des cibles au sol et la protection contre les bombardiers.

La supériorité aérienne alliée fut maintenue durant la bataille et inquiéta le haut-commandement allemand. La réorganisation complète de la *Luftstreitkräfte* mena à la création de bombardiers stratégiques qui bombardèrent le Royaume-Uni en 1917 et 1918 et à celle des escadrons d'attaque au sol (*Schlachtstaffeln*) qui se distinguèrent à la bataille de Cambrai et durant la seconde bataille de la Marne en 1918.

En avril 1917, une courte supériorité aérienne allemande, connue sous le nom d'avril sanglant, fit subir des pertes alliées trois fois supérieures à celles des allemands, pertes en partie dues au maintien des missions de patrouilles offensives au delà des lignes allemandes.

La dernière année de la guerre, Manfred Von Richthofen, le fameux Baron Rouge crédité de 80 victoires, fut abattu en avril 1918, probablement par un canon anti-aérien australien (bien que le pilote britannique Arthur Roy Brown fut officiellement crédité). Le leadership du *Jagdgeschwader 1* passa finalement à Hermann Goering.

Cette même année vit l'implication de plus en plus forte des États-Unis. Au départ, les Américains furent équipés d'avions de second rang voire obsolètes comme le Nieuport 28 puis ils reçurent des appareils plus modernes dont le SPAD S.XIII, l'un des meilleurs chasseurs français.

À la fin de la guerre, l'impact des missions aériennes dans la guerre fut incontestablement reconnu. Certains comme le brigadier général Billy Mitchell ou Giulio Douhet devinrent des défenseurs acharnés de l'arme aérienne. Mitchell déclara par exemple :

« *L'époque où les armées sur terre ou les marines sur mer pouvaient décider du destin d'une nation en guerre est révolue. La principale force de défense et la puissance de porter la guerre chez l'ennemi est passée dans les airs.* »

Quelques As célèbres

Nom	Victoires confirmées	Pays	Notes
<u>Manfred Von Richthofen</u> †	80	<u>Allemagne</u>	<u>Le Baron Rouge</u> , Pour le Mérite, <u>plus grand As de la guerre</u> .
<u>René Fonck</u>	75	<u>France</u>	<u>Plus grand As allié de l'histoire tout conflits confondus</u> .
<u>Billy Bishop</u>	72	<u>Canada</u>	<u>As des As de l'Empire britannique</u> , Victoria Cross
<u>Edward Mannock</u> †	61	<u>Royaume-Uni</u>	<u>Plus grand As du Royaume-Uni</u> .
<u>Georges Guynemer</u> †	53	<u>France</u>	<u>Premier As français à atteindre 50 victoires</u> .
<u>Charles Nungesser</u>	43	<u>France</u>	<u>Légion d'honneur, Médaille militaire</u>
<u>Hermann Göring</u>	22	<u>Allemagne</u>	Pour le Mérite

† **Mort au combat**

En cliquant sur le lien suivant, http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/page_centenaire.htm vous aurez accès à l'histoire quasi complète de l'aviation de cette douloureuse période :

- les débuts de l'aviation militaire française de 1909 à 1914 ;
- les écoles militaires de pilotage de 1911 à 1918 ;
- les escadrilles de l'aéronautique militaire française de 1910 à 1918
- les centres d'aviation maritime et les escadrilles de la marine française de 1910 à 1918 ;
- les insignes peints sur les fuselages et les insignes métalliques ;
- les pilotes / observateurs / mitrailleurs / mécaniciens et quelques portraits de combattants ;
- les terrains utilisés par les escadrilles et leur classement par départements ;
- des vues aériennes de terrains d'aviation ;
- l'aéronautique militaire française ;
- des photos "Passé - Présent".

Bonne navigation !