

L'AVIATION DURANT LA PREMIERE GUERRE MONDIALE



Carte postale. « Avion au départ à Verdun »
Collection privée M. Giraud.

Dès 1909 les machines volantes furent considérées comme des armes :

« Le ciel est sur le point de devenir un nouveau champ de bataille aussi important que les champs de bataille sur terre et sur mer....En vue de conquérir les airs, il est nécessaire de priver l'ennemi de tout moyen de vol, en le frappant dans les airs, sur ses bases d'opération ou sur ses centres de production. Nous ferions mieux de nous habituer à cette idée, et nous y préparer. » Giulio Douhet (officier italien), 1909.

Le 23 octobre 1911 pendant la guerre italo-turque, le capitaine Carlo Piazza réalisa le premier vol de reconnaissance près de Tripoli à bord d'un Blériot XI.

Premières années de la guerre

Au début de la guerre, les Zeppelins ont éclipsé l'importance des avions.

En 1914, l'armée allemande disposait de 230 appareils dont 180 étaient utilisables. Avant guerre, l'armée française expérimente sans succès une coopération entre l'aviation, la cavalerie et l'artillerie.

Les premières batailles de 1914 ont prouvé que la cavalerie ne pouvait plus mener des missions de reconnaissances du fait de la puissance de feu élevée des armées.

Les états-majors se tournèrent alors vers les reconnaissances aériennes. Elles jouèrent un rôle crucial lors de la « guerre de mouvement » de 1914 en aidant les alliés à stopper l'invasion de la France. Ainsi, le 22 août 1914, le capitaine britannique Lionel Charlton et le lieutenant V.H.N. Wadham rapportèrent que l'armée du général allemand Alexandre von Klück se préparait à encercler le corps expéditionnaire britannique. Le haut-commandement britannique put, grâce à ce rapport, retirer les 100 000 hommes du corps d'armée.



Dans l'enfer du ciel, Paris, éd. Baudinière, [1934]
BMVR de Nice. Bibliothèque Romain Gary, A.61267

Premières missions de reconnaissance sur le Front de l'Ouest

Les missions principales des escadrons de reconnaissance dès 1915 :

- reconnaissance photographiques du réseau de tranchée ennemi.
- reconnaissance permettant à l'artillerie de toucher des cibles invisibles depuis la position de tir.
- information de l'infanterie en temps réel durant l'offensive, en survolant le champ de bataille au moyen de largage de messages papier.

Premières missions de bombardement

Les avions de 1914 n'emportaient que peu de bombes et les systèmes de visée étaient inexistantes mais des bombardements tactiques et stratégiques eurent lieu, sur les aéroports de Düsseldorf, Cologne

et Friedrichhafen par le Royal Naval Air Service et par la Brieftauben Abteilung Ostende (unités allemandes) au-dessus de la Manche.

Aube du combat aérien

Au début du conflit, les combats aériens étaient rares mais rapidement les pilotes se jetèrent briques, grenades ou cordes pour emmêler les hélices.

En août 1914, un Avro 504 britannique fut abattu à coups de fusils en Belgique. En septembre 1914, le premier avion abattu par un autre fut un appareil austro-hongrois descendu par le pilote russe Piotr Nesterov lors de la bataille de Lemberg. Le 5 octobre 1914, le mécanicien Louis Quenault abattit un avion allemand avec une mitrailleuse.

L'impact des missions aériennes est résumé par le Brigadier général Billy Mitchell en novembre 1918 : « *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.* »

Le premier bombardement aérien visant des civils eut lieu en janvier 1915 par deux Zeppelins allemands sur les villes du Norfolk. Il y eut 19 autres raids en 1915, le Kaiser autorisant les bombardements sur les centres urbains. 23 raids de dirigeables furent menés en 1916 et tuant 293 personnes puis la défense britannique s'améliora et seulement 11 raids eurent lieu en 1917-1918.

Quant aux ballons d'observation utilisés pour rapporter les mouvements de troupes ennemis et diriger les tirs d'artillerie, ils furent la cible des appareils adverses et chaque destruction comptait comme une victoire aérienne. Certains pilotes, « destructeurs de ballons », se distinguèrent comme l'As belge Willy Coppens dont 35 de ses 37 victoires aériennes furent des ballons.



**In : « A tires d'ailes », Paris, Plon et Nourrit, 1916
BMVR de Nice. Bibliothèque Romain Gary, A.61267**