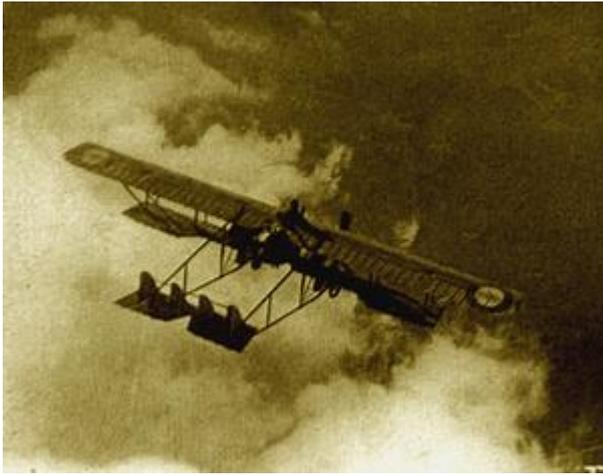


## L'aviation pendant la Grande Guerre

Lorsqu'on parle des aviateurs de 14, les gens pensent immédiatement aux « as », Guynemer, Fonck et les autres, mais en fait les militaires ont d'abord cantonné l'avion à des missions de reconnaissance. « Le rôle de l'aviateur est de voir et non de combattre » déclare un communiqué allemand de décembre 1914. De fait, c'est un avion de reconnaissance (un Breguet BU3 piloté par son constructeur) qui décela le changement de direction de la première armée allemande vers le Sud-Est, erreur qui sera exploitée par Joffre pour remporter la victoire de la Marne. Sur le front Est, ce sont les 40 avions de reconnaissance dont disposait le QG allemand qui l'ont tenu au courant des



mouvements de la seconde armée russe tandis que celle-ci, se fiant à sa cavalerie cosaque, avançait à l'aveuglette pour aller se faire anéantir à Tannenberg, le 26 août 14. Hindenburg déclara par la suite que "sans les aviateurs, Tannenberg n'aurait pas eu lieu".

Après ces deux coups d'éclat, l'aviation de reconnaissance poursuivit son travail avec pour mission principale l'observation du champ de bataille en complément des ballons d'observation : repérage des tranchées et des batteries ennemies, réglage du tir de l'artillerie. A partir de 1916, les avions de reconnaissance reçurent une autre mission

vitale : l'observation du déroulement des attaques lorsque les lignes téléphoniques terrestres étaient détruites par les obus. Ces missions, effectuées à quelques dizaines de mètres d'altitude et à portée des mitrailleuses ennemies, étaient vitales mais particulièrement dangereuses.

A côté de leurs missions principales, les observateurs des avions de reconnaissance inventèrent également le bombardement aérien. Devant survoler les soldats ennemis, ils ne purent résister au plaisir de leur lancer quelques projectiles sur la figure ! Tout était bon pour cela : obus d'artillerie, briques ou même fléchettes, jetés simplement par-dessus bord.

Les premiers bombardiers véritables ne pouvaient emporter qu'un poids dérisoire de bombes : 100 kg pour le Caudron G4 français ou le BE.2 anglais. Seuls les Russes disposaient dès 1914 d'un bombardier lourd, le Ilya Mouromets (800 kg de bombes). Les autres nations durent attendre 1917 pour mettre en service des avions capables d'emporter une ou deux tonnes de bombes et d'effectuer de véritables bombardements stratégiques sur des installations civiles et des villes.



Et la chasse direz-vous ? Au début, les équipages des avions de reconnaissance se tiraient dessus au revolver ou à la carabine et les victoires se comptaient sur les doigts d'une main : les Français n'ont abattu que 10 avions allemands en 1914 et les Allemands devront attendre avril 1915 pour abattre leur premier avion français. Les choses s'accéléchèrent après l'installation de mitrailleuses capables de tirer à travers l'hélice en 1915. Pégoud fut le premier à atteindre le chiffre de cinq victoires et les journaux parisiens en rendirent compte comme d'un exploit sportif : "C'est un as" écrivirent-ils. Le terme est resté.

Vers la fin de la guerre, l'adoption de nouvelles tactiques ("le bon chasseur est celui qui tue sans être tué" disait von Richthofen) et d'avions de chasse plus performants (le SPAD XIII pouvait piquer à plus de 350 km/h) permirent aux meilleurs pilotes d'accumuler les victoires. L'as des as fut un Allemand, von Richthofen avec 80 victoires homologuées, suivi de près par le Français René Fonck, 75 victoires.

Tous ces aspects de l'aviation militaire pendant la Grande Guerre seront développés par un de nos pilotes, Renaud Fortuner, lors d'une conférence donnée dans la salle du club le **samedi 17 janvier 2015 à 16 heures.**