

La cinquième arme

1917, LES AVIATEURS PRÉPARENT LA VICTOIRE

Texte : LCL Antoine CHAMPEAUX - Photos : Jules-Louis TETARD - Albert MOREAU / ECPAD

De grands progrès ont été accomplis pendant la Grande Guerre, en matière d'aéronautique. Les "Nieuport", "Spad" mais surtout le "Breguet", ont connu leur heure de gloire. Pendant ces quatre années, l'aéronautique militaire s'est renforcée et a permis d'appuyer avec succès les forces terrestres, lors des offensives de l'été 1918.

Fabrication de fuselages à l'entreprise Nieuport d'Issy-les-Moulineaux

PENDANT LA GRANDE GUERRE, l'aéronautique militaire est une spécialité de la Marine (aéronautique navale) ou bien de l'armée de Terre - où elle est appelée "cinquième arme", prenant rang après l'infanterie, la cavalerie, l'artillerie et le génie. Jusqu'en 1914, voler relève de l'artisanat et de l'exploit sportif. Néanmoins, ceux des "armes savantes" - artilleurs et sapeurs - expérimentent et adaptent ces nouvelles machines à l'univers militaire. À l'entrée en guerre, avec un peu plus de 120 avions, l'aéronautique permet déjà l'observation, voire le réglage des tirs d'artillerie. Très rapidement, avec l'effort de guerre, les progrès dans la construction des aéronefs accompagnent l'élaboration de la doctrine de la guerre aérienne qui lance la

bataille dans la troisième dimension. Les missions de l'aviation se précisent pendant le conflit tandis que les industriels spécialisent leurs avions pour l'observation, la reconnaissance, le réglage des tirs d'artillerie, le bombardement et, bien sûr, la chasse.

"LES CHEVALIERS DU CIEL"

Répondant au besoin de protection des autres avions, les chasseurs conquièrent à Verdun, en 1916, la supériorité aérienne en vue de la reprise du terrain perdu sur les côtes de Meuse. Ayant renoncé à leurs chevaux, nombre de cavaliers ont rejoint l'aéronautique, devenant "les chevaliers du ciel" pilotant leurs Nieuport et leur SPAD. De leur côté, en bombardant les arrières de l'ennemi,

L'EFFORT DE GUERRE

Un plan adopté en septembre 1917 prévoit de disposer de 228 escadrilles et 2 870 appareils dès 1918.

En octobre 1917, le gouvernement établit les programmes de fabrication d'avions à l'attention de tous les constructeurs.



Georges Clémenceau, président du Conseil, visite une escadrille stationnée dans l'Oise.

les bombardiers useront d'une arme psychologique au fort retentissement. Grâce aux postes de radio les aviateurs transmettent le renseignement en temps réel. En 1917, équipée d'avions Voisin, Farman, Caudron et Caproni, l'aviation de bombardement connaît une évolution sensible avec la mise en service d'un avion biplace Breguet de toute nouvelle conception, appelé "BR XIV" et équipé d'un moteur Renault. Dédié à la reconnaissance, cet avion dispose d'une version bombardement construite par les usines Michelin à partir de mai 1917. Dès juillet, tirant les enseignements de l'échec du Chemin des Dames, le général Pétain assigne comme mission à l'aviation de bombardement l'intervention directe en appui de la bataille terrestre. Comme les autres armes, les avions sont employés en masse, de jour comme de nuit, notamment contre les réserves de l'ennemi.

L'AVION DE LA VICTOIRE

Un important plan de construction est adopté (voir encadré) : en 1918, d'abord regroupées au sein d'escadres de combat, puis au

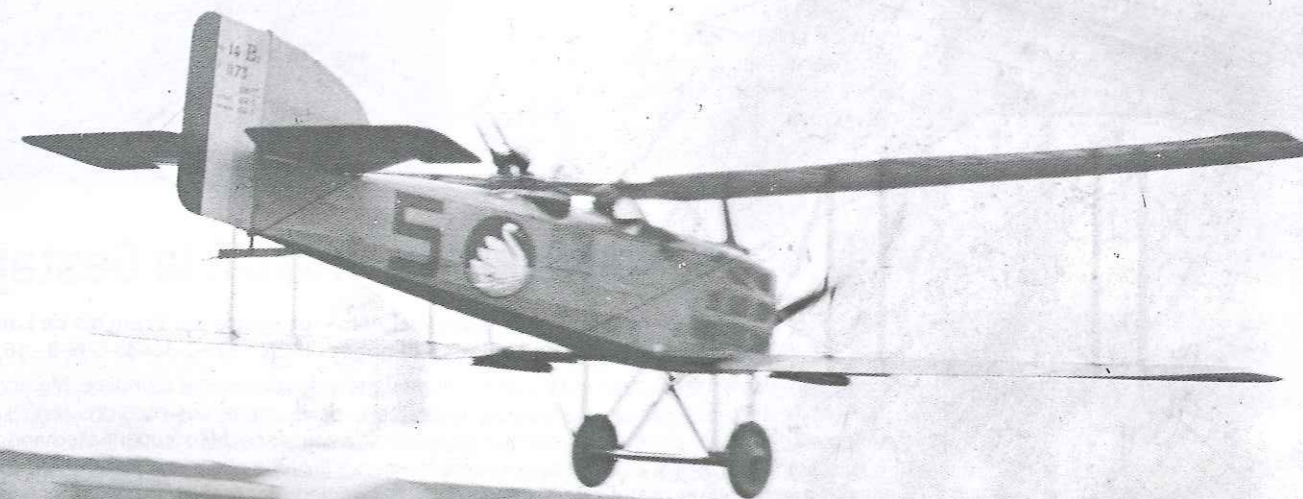
sein d'une division aérienne de 600 avions, aviations de chasse et de bombardement se renforcent et se protègent mutuellement. Elles sont en mesure de conquérir la supériorité aérienne par la destruction des avions ennemis, et, ensuite, de participer à la bataille terrestre. Avec les 3 500 BR XIV de reconnaissance et les 2 500 bombardiers construits par Michelin, un nouvel avion Breguet, construit à près de 6 000 exemplaires, équipera à la fin de la Grande Guerre surtout les unités vouées à deux des missions majeures de l'aviation, la reconnaissance et le bombardement. Il sera reconnu comme "l'avion de la Victoire". En effet, réarticulée en une brigade de bombardement de jour et deux escadres de chasse, la division aérienne apportera une contribution décisive aux offensives de l'été 1918, puis, à celles de l'automne, en complément d'une autre "arme nouvelle" qui se développe à partir de 1917, les chars d'assaut ou artillerie spéciale. La future armée de l'Air héritera du prestigieux patrimoine de tradition de l'aéronautique victorieuse de 1918 et valorisera en particulier celui des "As". ■



Un bombardier lourd Breguet biplace avant le décollage.

Le saviez-vous?

Issue de l'aéronautique militaire née en 1911, l'armée de l'Air fut officiellement créée en 1934.



Le Breguet XIV de retour d'une mission de bombardement.