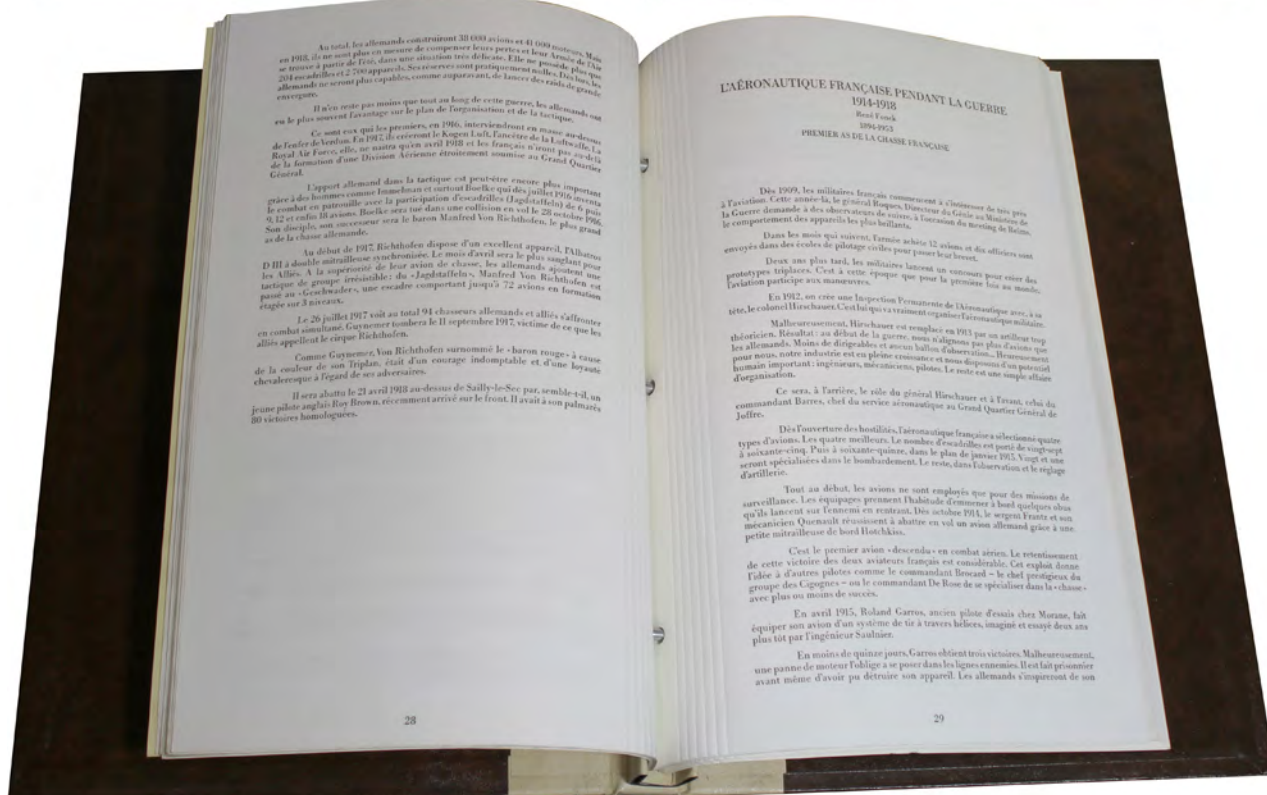
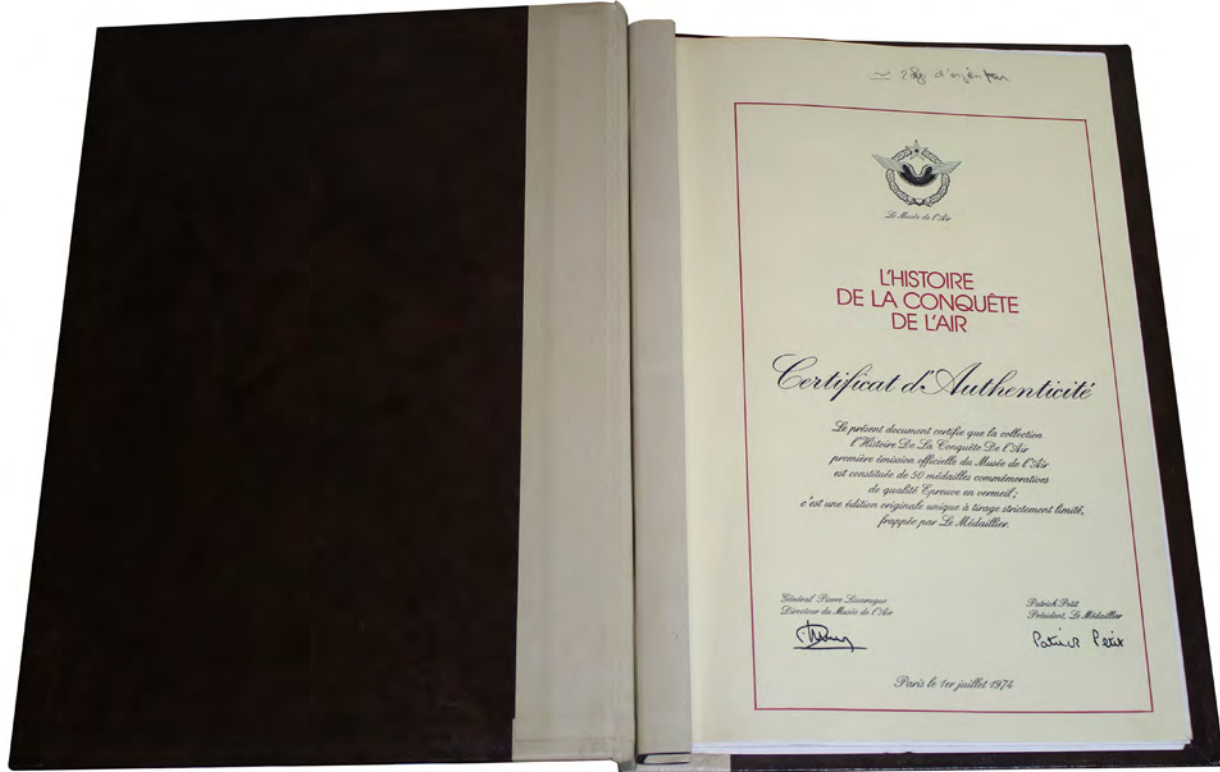


L'Histoire  
de la Conquête de l'Air

L'Histoire  
la Conquête de l'Air





Au total, les allemands construisent 30 000 avions et 41 000 moteurs. Mais en 1918, ils ne sont plus en mesure de compenser leurs pertes et leur Armée de l'Air se trouve à partir de l'été, dans une situation très délicate. Elle ne possède plus que 200 avions et 2 700 appareils. Ses réserves sont pratiquement nulles. Plus tard, les allemands ne seront plus capables, comme auparavant, de lancer des raids de grande envergure.

Il n'a été pas moins que tout au long de cette guerre, les allemands ont eu le plus souvent l'avantage sur le plan de l'organisation et de la tactique.

Ce sont eux qui les premiers, en 1916, intervenaient en masse au-dessus de l'océan de l'ouest. En 1917 ils créèrent le *Kriegs Luft*, l'Armée de la Luft (de la Royal Air Force, elle, ne naîtra qu'en avril 1918) et les français n'eurent pas le rôle de la formation d'une Division Aérienne étroitement soumise au Grand Quartier Général.

L'apport allemand dans la tactique est peut-être encore plus important grâce à des hommes comme Immelman et surtout Boelcke qui dès juillet 1916 inventa le combat en patrouille avec la participation d'avions (les Jagdstaffeln) de 6 puis 9, 12 et enfin 18 avions. Boelcke sera tué dans une collision en vol le 28 octobre 1916. Son disciple, son successeur sera le baron Manfred von Richthofen, le plus grand as de la chasse allemande.

En début de 1917, Richthofen dispose d'un excellent appareil, l'Albatros D III à double intralieu synchronisé. Le mois d'avril sera le plus sanglant pour les Alliés. À la supériorité de leur avion de chasse, les allemands ajoutent une tactique de groupe irrisuable: du « Jagdstaffeln », Manfred Von Richthofen est passé au « Geschwader », une escadre comportant jusqu'à 72 avions en formation étagée sur 3 niveaux.

Le 26 juillet 1917 eût un total 94 chasseurs allemands et alliés s'affrontent en combat simultané. Guynemer tombera le 11 septembre 1917, victime de ce que les alliés appellent le cinquième Richthofen.

Comme Guynemer, Von Richthofen surnommé le « baron rouge » à cause de la couleur de son triplane, eût d'un courage indomptable et d'une loyauté chevaleresque à l'égard de ses adversaires.

Il sera abattu le 21 avril 1918 au-dessus de Sully-le-Sec par, semble-t-il, un jeune pilote anglais Roy Brown, récemment arrivé sur le front. Il avait à son palmarès 80 victoires homologuées.

L'AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE PENDANT LA GUERRE  
1914-1918  
Reul Fouck  
1894-1925  
PREMIER AS DE LA CHASSE FRANÇAISE

Dès 1909, les militaires français commencent à s'intéresser de très près à l'aviation. Cette année-là, le général Rogues, Directeur du Génie et Ministre de la Guerre demande à des observateurs de suivre, à l'aéroport de Meudon, le comportement des appareils les plus brillants.

Dans les mois qui suivent, l'armée achète 12 avions et des officiers sont envoyés dans des écoles de pilotage civiles pour y faire leur apprentissage.

Deux ans plus tard, les militaires lancent un concours pour créer des prototypes triplaces. C'est à cette époque que pour la première fois un militaire participe aux manœuvres.

En 1912, on crée une Inspection Permanente de l'Aéronautique avec, à sa tête, le colonel Hirschauer. C'est lui qui va vraiment organiser l'aéronautique militaire.

Malheureusement, Hirschauer est remplacé en 1913 par un officier trop théoricien. Résultat: au début de la guerre, nous n'alignons pas plus d'avions que les allemands. Mais de dirigeables et surtout ballons d'observation. Heureusement pour nous, notre industrie est en pleine croissance et nous disposons d'un potentiel humain important: ingénieurs, mécaniciens, pilotes. Le mot est une simple affaire d'organisation.

Ce sera, à l'arrière, le rôle du général Hirschauer et à l'avant, celui du commandant Barès, chef du service aéronautique au Grand Quartier Général de Joffre.

Dès l'ouverture des hostilités, l'aéronautique française utilise d'abord quatre types d'avions. Les quatre meilleurs. Le nombre d'avions est porté de vingt-sept à soixante-cinq. Puis à soixante-quinze, dans le plan de janvier 1915. Vingt et une seront spécialisés dans le bombardement. Le reste, dans l'observation et le réglage d'artillerie.

Tout au début, les avions ne sont employés que pour des missions de surveillance. Les équipages prennent l'habitude d'observer à bord quelques avions qu'ils lancent sur l'ennemi en restant. Dès octobre 1914, le sergent Frantz et son mécanicien Durand réussissent à abattre en vol un avion allemand grâce à une petite intralieu de bord Hotchkiss.

C'est le premier avion « descendu » en combat aérien. Le retournement de cette victoire des deux aviateurs français est considérable. Cet exploit donne l'âme à d'autres pilotes comme le commandant Brouard - le chef prodigeux du groupe des Cigognes - ou le commandant De Rose de se spécialiser dans la « chasse » avec plus ou moins de succès.

En avril 1915, Roland Caros, ancien pilote d'essai chez Morane, fait équiper son avion d'un système de tir à travers hélices, imaginé et essayé deux ans plus tôt par l'ingénieur Saulnier.

En moins de quinze jours, Caros abîme trois victoires. Malheureusement, une panne de moteur l'oblige à se poser dans les lignes ennemies. Il est fait prisonnier avant même d'avoir pu détruire son appareil. Les allemands s'emparent de son





ETUDE DES PREMIERS MÉCANISMES  
DESTINÉS AU VOL HUMAIN



PREMIERS AÉRONAUTES  
DE L'HUMANITÉ



PREMIÈRE TRAVERSÉE DE LA MANCHE  
PAR LA VOIE DES AIRS



PREMIER SAUT RÉUSSI EN PUBLIC  
D'UN HOMME EN PARACHUTE



PREMIERS AÉROSTIERS MILITAIRES  
DANS L'ARMÉE DE  
LA RÉVOLUTION FRANÇAISE



PREMIÈRES ÉTUDES  
SUR L'AÉROPLANE-PLANEUR



PREMIER VOL D'UN DIRIGEABLE  
PROPULSÉ PAR UN MOTEUR



PREMIER EMPLOI DES BALLONS  
DANS L'ARMÉE AMÉRICAINE  
LORS DE LA GUERRE DE SÉCESSION



PREMIER TRANSPORT AÉRIEN  
DE PASSAGERS ET DE POSTE  
AU COURS DU SIÈGE DE PARIS



PREMIÈRE EXPÉRIMENTATION  
MÉTHODIQUE  
DU VOL SUR PLANEUR







































