

Genèse

L'aéronautique maritime française en 1918

Le conflit de 1914-1918 voit l'aéronautique participer aux missions maritimes. En quatre années, l'aviation et l'aérostation de la Marine française connaissent un développement spectaculaire tout en acquérant une organisation et une doctrine propres à la maîtrise des océans et de la troisième dimension. Les marins du ciel combattent dans l'océan Atlantique nord, en mer du Nord et en Méditerranée. Certains remplissent des missions au bénéfice des Alliés en Italie et en Égypte. L'année 1918 consacre la contribution de l'aéronautique maritime française à la victoire finale.



© ARDHAN

1

Le 28 mars 1910, Henry Fabre accomplit sur l'étang de Berre le premier décollage au monde d'un hydravion. Huit mois plus tard, la Marine française achète un aéroplane pour étudier ses applications militaires. Elle crée le 20 mars 1912 le Service de l'aviation maritime qui dispose d'un premier centre à Fréjus Saint-Raphaël.

En 1912, le porte-torpilleurs *Foudre* est aménagé pour transporter des hydravions. Ces appareils, mis à l'eau par une grue et récupérés par le même moyen après avoir amerri près du navire, peuvent survoler de larges étendues

d'eau pour repérer les fumées émises par les chaudières des navires ennemis.

LA GUERRE DES MARINS DU CIEL

Au déclenchement des hostilités, le Service central de l'aviation maritime regroupe 14 hydravions, 27 pilotes et une centaine de personnels non volants. La Marine constitue en quelques mois de nouveaux centres d'aviation militaire puis, en octobre 1914, place un tiers de ses effectifs aéronautiques au service de la composante aérienne de l'armée de Terre. Les ailes de la mer réalisent des missions de patrouille maritime, de surveillance des côtes,

d'escorte de navires et de chasse aérienne.

De novembre 1914 à avril 1916, une escadrille française d'hydravions est mise à disposition de la Royal Navy à Port-Saïd pour patrouiller le long des côtes de Palestine, en mer Rouge et pour protéger le canal de Suez de la menace des forces turques. Après l'entrée en guerre de l'Italie en mai 1915, une escadrille française d'hydravions est détachée à Venise jusqu'en avril 1917 pour surveiller la mer Adriatique et intervenir contre les forces autrichiennes.

La toute jeune aviation maritime trouve sa légitimité dans la lutte anti-sous-marine, qui s'intensifie à partir de 1916. Un hydravion ou un avion, en détectant un sous-marin ennemi, permet à un navire d'escorte de le bombarder et de le couler.

DIRIGEABLES ET BALLONS CAPTIFS

La composante aérienne de l'armée de Terre jugeant les ballons dirigeables trop vulnérables, ceux-ci sont reversés en 1916 et en 1917 à la Marine qui les utilise comme moyen de reconnaissance pour escorter les convois maritimes, guider les bâtiments de surface et régler le tir de l'artillerie embarquée. En 1918, pas moins de 37 dirigeables sont répartis dans 12 centres près des principaux ports par où transite le commerce maritime : Manche, Atlantique, Méditerranée, Afrique du Nord et Grèce.

Afin de renforcer la sécurité de la navigation commerciale, la Marine crée en avril 1917 quatorze ports d'attache disposant de 40 chalutiers remorqueurs de ballons captifs. Ceux-ci, munis d'une nacelle d'observation, sont chargés du repérage de mines en zone côtière. En mai 1917 entrent en service des centres de ballons captifs qui vont constituer un réseau presque continu de surveillance du littoral disposant, en 1918, de 200 ballons.



© ARDHAN



© ECPAD/A. MOREAU/SPA 209 M 4077

1918 : BILAN ET PERSPECTIVES

La production industrielle construit plusieurs milliers d'avions et d'hydravions aux performances croissantes et aux missions étendues. Les avancées de la recherche et les progrès techniques permettent l'expérimentation de matériels et de concepts inédits. En 1916, le lieutenant de vaisseau Yves Le Prieur invente une fusée incendiaire tirée depuis un avion pour abattre des ballons d'observation. Des hydravions anglais sont armés de torpilles aériennes pour couler des bâtiments. En 1917, la télégraphie sans fil (TSF) commence à être installée dans les centres aéronautiques, les navires et les aéronefs pour transmettre à temps les menaces détectées. La même année, la Royal Navy met en œuvre le premier porte-avions de l'histoire, le *Furious*, qui annonce une guerre d'un type nouveau. Désormais, des marins sont capables de décoller et d'atterrir depuis un navire en marche. La dernière année du conflit voit l'aéronautique navale française atteindre un niveau inédit. Elle dispose de 36 centres d'aviation, de 20 centres pour ballons captifs et de 12 centres pour dirigeables.

En 1918, les forces navales et aériennes ont acquis la suprématie face à la guerre sous-marine. Les aéronefs prennent directement part à la protection des convois en contraignant les sous-marins ennemis à patrouiller loin des côtes et à plonger pour ne pas être repérés. Joseph Vaschalde, commandant des patrouilles aériennes de la Loire, déclare ainsi : « *J'ai vu les sous-marins disparaître presque instantanément des parages avoisinant les centres aéronautiques au fur et à mesure de l'entrée en service de ceux-ci ; les pirates reportant leur action dans les eaux non encore régulièrement surveillées.* » À la fin de la guerre, l'aéronautique mari-

time française est forte de 1 260 avions et hydravions et de 11 000 marins, soit 7 % de l'effectif total de la Marine qui s'élève à 155 000 hommes. Sur les 750 pilotes et 1 200 personnels volants formés, 195 sont morts en service aérien commandé.

L'APRÈS-GUERRE

La Marine transforme le cuirassé *Béarn* en porte-avions capable, à partir de 1928, d'emmener sur mer des appareils embarqués. La même année, le Service central de l'aéronautique maritime est absorbé par le ministère

de l'Air, nouvellement créé, qui regroupe les services aéronautiques.

La réorganisation de l'appareil militaire français aboutit à une nouvelle répartition des avions. Le 22 août 1936 est publié le « décret d'organisation de l'Aéronautique navale dépendant de la Marine ».

L'Aéronautique navale passe un accord avec l'armée de l'Air, créée le 1^{er} avril 1933, et lui rétrocède quelques moyens et missions tout en conservant l'essentiel de ses forces.

SYLVAIN CHAMPONNOIS,
SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE



© ECPAD/A. MOREAU/SPA 177 M 3514

1. Le personnel du centre d'aviation maritime (CAM) d'Alger, en février 1917.
2. Mission de protection par un hydravion d'un convoi au mouillage en rade de Camaret (29), en 1918.
3. Ballon d'observation Caquot à deux nacelles prenant l'air le 6 juillet 1917.
4. Mise à l'eau d'un hydravion FBA type C à Fréjus-Saint-Raphaël (83), le 3 mars 1917.