



Académie des sciences d'outre-mer

*Les recensions de l'Académie*¹

L'aviation française, 1914-1918 / Georges Pagé
éd. Grancher, 2011
cote : 57.984

On connaît les ouvrages de Georges Pagé sur l'Algérie, Tombouctou, René Caillié et Henri de Monfreid. Notre confrère est également pilote et présente cette fois un ouvrage sur l'aviation française durant la guerre de 1914-1918.

Il évoque d'abord les premiers pas de l'aviation. Après l'essai peu concluant de Cl.Ader en 1890, ce furent les premiers vols des frères Wright de 1903 à 1908 et la réussite de L. Blériot qui, en 1909, sapa l'insularité de la Grande-Bretagne en traversant la Manche. Les militaires commencèrent à s'intéresser à l'aviation, le général Joffre se révélant d'ailleurs plus perspicace que Foch qui déclara en 1910 : « *L'aviation pour l'armée c'est zéro* ». G. Pagé nous rappelle qu'avec des avions volant à moins de 500 mètres d'altitude et à une vitesse voisine de 60 kilomètres/heure, au début de la guerre, « *le plus grand ennemi n'était pas la DCA allemande, c'était le vent d'Ouest* » qui s'il se levait, pouvait gêner le retour vers nos lignes et entraîner la panne sèche. De même, construits en bois et en toile, ces premiers avions ne pouvaient subir longtemps les intempéries, il leur fallait de « *hangars appropriés* ».

Pilote, Georges Pagé présente clairement les conditions de vol et les problèmes techniques qui se posent. Lorsqu'il évoque la formation des jeunes pilotes, on retrouve les émotions du premier vol, du lâcher en solo ainsi que les termes du métier : vent debout, cheval de bois, arrondi, décrochage, chandelle... C'est très parlant. « *Comme ses contemporains, Henry Farman, en 1908, considère l'observation du vol des oiseaux comme essentielle ... Pour lui, il faut d'abord passer par une phase mathématique d'interprétation des envolées animales* ». Adolphe Pégoud est le créateur du looping, du vol sur le dos ; il « *fut le premier à s'élancer en parachute du haut d'un avion qu'il abandonne à lui-même. Quel courage !* » ou quelle inconscience, diront d'autres !

Le style alerte de Georges Pagé peut s'avérer percutant : « *Il avait fallu quinze jours à l'aérostation pour faire faillite. En un mois, l'aviation avait définitivement conquis son droit de cité* », les pilotes repérant notamment les changements de direction, décelant un « *trou* » entre armées, lors de la bataille de la Marne. L'aviation devient « l'œil de l'armée ». Elle règle les tirs des artilleurs. Les premiers combats aériens s'effectuent à la carabine; ils rappellent « *les tournois du Moyen-âge* ». En avril 1915, c'est Roland Garros qui « *a inventé le tir de la mitrailleuse à travers l'hélice* ». On met au point les vols de nuit, notamment pour



¹ Les recensions de l'Académie de [Académie des sciences d'outre-mer](http://www.academieoutremer.fr) est mis à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 non transcrit](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/). Basé(e) sur une oeuvre à www.academieoutremer.fr.



Académie des sciences d'outre-mer

les missions spéciales, pour déposer un agent derrière les lignes ennemies... On invente les premiers lâchers de bombes, les mitraillages de troupes au sol. Le progrès !

Certaines escadrilles se distinguent, telle la célèbre N3 dite des « *Cigognes* ». Il en est de même pour les pilotes dont « *tour à tour, la mort aura abattu toutes les idoles : Garros, Guynemer, Doumer, Coiffard, Chaput...* ». G. Pagé relate leurs carrières, de même que l'histoire des écoles d'aviation. « *Il y avait de la casse* », la majorité des accidents résultant « *d'étourderies, d'imprudences, de forfanteries ou d'infractions des règlements* ». Il ajoute : « *La maxime expérimentale des Français était qu'au-dessous de 19 ans, les pilotes sont trop téméraires et qu'à 25 ans révolus, ils deviennent trop prudents* ».

L'auteur évoque également « *l'épopée aérienne anglaise* », « *l'escadrille La Fayette* » (constituée d'engagés volontaires américains), l'héroïque aviation belge, sans omettre l'aviation allemande ni oublier les « *grandeurs et servitudes des mécaniciens* ». Partie en 1914 avec environ 150 avions, la France se retrouvait fin 1918 avec « *plus de 11 000 avions* » aux performances bien supérieures. La reconversion en aviation civile paraissait difficile mais rapidement ce sera l'ouverture vers l'outre-mer et le monde. Voici une synthèse bien informée et de lecture agréable.

Yves Boulvert