

L' aéronautique maritime

Amiral OUDOT de DAINVILLE



Hydravion FBA avant l'amerrissage.
© *ARDHAN*.

La Marine, prenant exemple sur l'Armée, a suivi dès le début les progrès de l'aéronautique, attirée par l'hydravion qui évoluait dans son milieu, mais aussi tentée par l'avion à roues. Elle achète deux avions en 1911 dont elle attend qu'ils lui permettent d'accroître la portée de détection de l'adversaire. Elle l'expérimente lors des grandes manœuvres de 1914, répétition avant la Grande Guerre.

Cette faiblesse de l'aviation maritime au déclenchement de la Grande Guerre ne va pas favoriser son insertion dans cet affrontement marqué par la prédominance de la stratégie terrestre. Néanmoins son rôle ira croissant, notamment dans la guerre contre les sous-marins.

Pendant les premiers mois, la Marine ne sait pas comment utiliser son aviation : le matériel s'est développé trop vite, la réflexion tactique n'a pas suivi. Elle débute la guerre avec 14 hydravions disparates servis par 27 pilotes, dont une quinzaine formés à la hâte les mois qui ont précédé le cataclysme ; c'est peu comparé aux 816 appareils qu'a reçus l'Armée entre 1910 et 1914.

La première opération de Suez

Dès septembre 1914, la *Foudre* appareille de Toulon pour Antivari (aujourd'hui Bar, au Monténégro) qu'elle atteint le 6, transportant deux hydravions Voisin qui doivent participer au barrage pour contenir la flotte autrichienne dans ses ports du nord et de l'est de la mer Adriatique. Malheureusement, dès les premiers vols, les avions sont endommagés par accident. La *Foudre* fait l'aller-retour pour ramener un mois plus tard deux Nieuport à flotteurs. Mais l'échec des premières missions incite le commandement à les retirer de ce théâtre pour les déployer en Égypte, où les Britanniques les réclament pour assurer la défense du canal de Suez, menacé par les troupes ottomanes conseillées par le colonel d'artillerie bavarois Kress von Kressenstein, plus connu sous le nom de Von Kress Pacha. Son adversaire, le général Maxwell, est obligé de regrouper les troupes dont il dispose le long du canal faute de pouvoir contrôler le trop vaste désert égyptien ; il demande des avions pour assurer la sûreté en profondeur de ses défenses. Des contacts sont pris entre les états-majors alliés et le télégramme suivant est envoyé au ministre, qui accède à la demande : « *La Foudre et les hydravions ne servent pas à l'Armée navale, l'Amirauté considère qu'ils seraient très utiles à l'amiral Carden, la marine britannique ne pouvant lui en fournir* ».

Le 30 novembre 1914, la *Foudre* se présente devant Port Saïd et débarque six hydravions Nieuport. Les marins se trouvent une place à terre et s'installent. Il faut tout organiser, s'installer sur un terre-plein prêté par la Compagnie du canal, télégraphier à Paris pour faire venir plusieurs hangars Bessonneau en pièces détachées, se procurer sur place des véhicules, ou à défaut des charrettes à ânes, essayer de faire dégager la rade encombrée pour permettre le décollage en se faufilant au travers des cargos en attente de passage du canal, des remorqueurs et des canots à moteur de toutes sortes qui transportent les estafettes ou les contrebandiers. Le chef de détachement est le lieutenant de vaisseau de L'Escaille, homme énergique, apprécié par l'état-major britannique, qui le juge ainsi : « *L'officier commandant, lieutenant de vaisseau de L'Escaille, était lui-même un pilote magnifique. Caractère laconique qui se révélait par des actes et non par des mots. Sa petite unité de six Nieuport accomplit une somme de travail admirable et le contraste fut frappant entre l'organisation du département d'aviation de la marine britannique et le modeste équipement des Français. Incidemment, les Britanniques, malheureux quant à leur type de moteur, n'arrivèrent à survoler le territoire ennemi, ni plus fréquemment, ni plus loin que n'aient fait leurs prédécesseurs* »¹.

Une fois installés, les pilotes se verront confier une tâche relativement aisée, car le désert n'offre pas de cachette ; mais les vols sont dangereux. Maxwell pense que l'ennemi peut venir du Hedjaz, dans l'actuelle Arabie saoudite ; il obtient de l'amirauté le prêt de deux précieux croiseurs, la *Doris* et la *Minerva*, pour transporter ses hydravions au plus près. Le 16 décembre, la *Minerva* mouille au fond du golfe d'Aqaba pour mettre à l'eau ses hydravions ; le plus léger pilote de l'escadrille, le matelot Levasseur, est choisi pour la mission ; il doit tenter de survoler les montagnes pour pousser une pointe jusqu'à Maan, où doit se trouver l'ennemi. Il ne parvient pas à prendre l'altitude suffisante et échoue.

Lors de la dernière semaine de décembre, la *Doris* amène le lieutenant de vaisseau Destrem au large de la Palestine et lui permet de localiser une partie de l'adversaire, à Jaffa. Il tente de le bombarder pour le désorganiser, mais ses moyens sont rudimentaires : le rase-motte, quelques bombes, des fléchettes et le pistolet Browning.

Maxwell demande aux marins français de redoubler d'efforts. La Compagnie du canal a transformé en navires porte-hydravions deux cargos allemands réquisitionnés, l'*Anne* (ex-*Aenne-Rickmers*) et le *Raven* (ex-*Rabenfels*), destinés à

1. Lieutenant-colonel Percival George Elgood, *Egypt and the Army*, Oxford University Press, H. Milford, 1924.

remplacer les croiseurs dont l'amirauté ne peut plus se passer. Le lieutenant de vaisseau de Saizieu, tout jeune breveté qui vient renforcer l'escadrille, bombarde dès ses premiers vols une troupe de bédouins qui tente de se camoufler. Les Turcs progressent, épiés par les aviateurs qui rentrent le plus souvent avec les plans criblés de balles : le 20 janvier, le quartier-maître Trouillet les découvre à nouveau à Katia ; le 22, Delage bombarde Bir Sheba. Les Turcs sont maintenant arrivés à proximité du canal. Sur la foi de leurs renseignements, Maxwell fait positionner, dans le canal, des bâtiments de guerre pour appuyer ses troupes.

Les Turcs attaquent le 2 février, les canons entrent dans la danse ; les hydravions se relaient sans interruption pour bombarder avec leurs maigres moyens l'avancée de l'ennemi. Les Britanniques résistent victorieusement, obligeant les Turcs à se replier, poursuivis par les Nieuport. L'escadrille reste jusqu'en avril, remplacée par une unité britannique : elle est rapatriée par le *Campinas* car l'Amirauté lui confie une nouvelle mission, la protection des convois. Elle transite par Malte avant de s'installer à Argostoli.

Avec les As...

Dans ces premières semaines de guerre, le désert n'accapare pas tous les pilotes marins. L'Armée, qui en a un impérieux besoin sur le front de l'Est, les réclame à la Marine qui en cède en octobre 1914 cinq avec une cinquantaine de mécaniciens, renforcés un peu plus tard par 16 autres. Les pilotes marins connaissent des fortunes diverses : le lieutenant de vaisseau Cayla, qui avait quitté l'aviation maritime, reprend du service pour commander le groupe de bombardement n° 1 du 15 juin 1915 au 8 janvier 1916 ; le lieutenant de vaisseau Jean de Laborde commande l'escadrille de bombardement VB2 de novembre 1914 à avril 1915 ; le LV Lefranc, l'école d'aviation militaire d'Avord de novembre 1914 à août 1915. Le lieutenant de vaisseau Dutertre crée et commande en mars 1915 le groupe des avions Breguet Michelin de l'Aéronautique militaire – qui prend le nom d'escadre de bombardement en septembre 1915 –, avant d'être fait prisonnier en mars 1916. Le lieutenant de vaisseau Winter commande l'escadrille de l'Armée VB4, de décembre 1914 à mai 1915, mise en place à Saint-Pol en janvier 1915.

Dans les escadrilles de bombardement de l'Armée, les pilotes marins connaissent la vie et les angoisses de leurs camarades terriens. Ils y côtoient les grands as tels Nungesser, Guynemer ou Heurteaux.

Les terrains où ils sont stationnés se ressemblent tous, vastes prairies bordées de hangars de toile qui ressemblent aux voiles des bateaux qu'ils côtoyaient parfois sur les mers. Le rythme des vols est élevé parce que l'ennemi n'est pas loin, de l'autre côté des lignes. Le matin, les mécaniciens préparent leur avion, mais les pilotes gardent un œil dessus, car ils vont remettre leur vie entre ses ailes. Ils portent l'uniforme de leur armée recouvert, pour le vol, d'un blouson de cuir pour supporter le froid de l'altitude et le vent qui siffle dans les haubans. Quand les ordres arrivent, Cayla, Laborde ou les autres entraînent leurs équipiers cavaliers, artilleurs, fantassins ou marins, tous frères dans cette galère. Ils mettent leur casque, leurs lunettes et grimpent se sangler dans l'étroit habitacle, avant de répéter les gestes qui les propulseront dans le ciel.

Après le décollage, une fois rassemblés, il faut voler bas sans se perdre de vue, en tentant de se faufiler dans les vallées, quand il y en a, et en se repérant au sol : les marins sont experts pour s'orienter avec la lisière d'un bois ou une crête aperçue au loin. Mais il faut grimper pour franchir les lignes, pour échapper aux tirs venus du sol, suivant quand on le peut les voies ferrées. On est loin des vastes étendues maritimes où seules les vagues par gros temps auraient pu les cacher. Ils atteignent l'objectif, où généralement les canons les accueillent, des 77 ou des 105 mm qu'ils savent reconnaître à l'oreille. Ils resserrent les rangs et larguent sur ordre du chef leurs misérables bombes sur les constructions que leurs ancêtres ont patiemment construites, pour en déloger l'ennemi.

Il est fréquent que des éclats scintillent sous leurs plans, la chasse ennemie. Les mitrailleurs doivent s'y préparer, armer leurs armes, vérifier les chargeurs et attendre d'être en portée. Mais les bombardiers sont de lourdes proies, conçus pour porter, pas pour chasser, faciles à abattre pour les chasseurs rapides et maniables. Il faut ruser, manœuvrer, esquiver pour essayer de s'en sortir.

Il ne reste plus qu'à se poser, rebondir sur les mottes de terre de la prairie qui sert de terrain ; une fois arrêté, signaler les pannes aux mécaniciens, faire son rapport et se retrouver au mess. Alors le soir, pour oublier l'odeur d'huile, le froid et le visage aux yeux définitivement clos, et parce qu'ils ne pourront pas dormir malgré la fatigue, prendre une voiture pour aller à Paris, s'étourdir rue Royale, les marins connaissent le chemin, chez Maxim's ou ailleurs, dans le bruit de la fête pour couvrir celui de la guerre. Et puis, à l'aube, reprendre la route pour retrouver le confort des draps préparés par leurs ordonnances – plus accueillants que ceux des bannettes ou des hamacs – qui viendront très vite les réveiller si on a besoin d'eux sur le terrain. Puis, le temps d'avaler un café, une nouvelle journée commence, avec les mêmes

avions alignés là où, peu de temps auparavant, broutaient des vaches pacifiques. Un nouvel objectif doit être traité.

Hydravions et sous-marins

Tandis que se vivent ces drames dans le ciel, la guerre se prolonge, les stocks s'épuisent. La nécessité d'aller chercher le ravitaillement à l'extérieur devient plus impérieuse. Les forces des empires centraux sentent qu'il y a moyen de faire plier les Alliés sur ce théâtre maritime. C'est la mission des sous-marins allemands et autrichiens qui maintiennent sur le trafic commercial une pression qui deviendra totale en 1917, avec la déclaration de guerre sous-marine sans restriction.

La protection rapprochée du flux logistique est assurée par l'escorte des bâtiments de guerre, alors que les escadres sont chargées de traquer les sous-marins en haute-mer ; mais elles doivent également s'en défendre pendant les transits. Le commandement naval décide en 1915 de les faire suivre par un bâtiment porte-hydravions, car sans éclairage aérien, les flottes courent de réels dangers du fait de sous-marins qui passent alors plus de temps en surface qu'en plongée. La seule unité de la marine française capable de porter des hydravions est la *Foudre* : malheureusement, à l'issue de ses transports vers l'Égypte, elle a été transformée en bâtiment-atelier. Faute de *Foudre*, l'état-major scrute la liste navale et finit par dénicher, en 1916, un bâtiment-hôpital, le *Campinas*, dont les brancards sont remplacés par des grues pour filer le train de l'escadre en Méditerranée avec le plein d'hydravions. En Manche, trois petits paquebots, le *Nord*, le *Rouen* et le *Pas-de-Calais* subissent la même transformation et deviennent à leur tour les bâtiments gigognes, porteurs des mécaniciens, des pièces de rechange et parfois du salut inespéré quand le vol a mal tourné. La contribution de ces navires à l'effort de guerre sera marginale car les escadres françaises ne sortent pas beaucoup.

Le nombre d'hydravions ne s'accroît que lentement, en raison de la concurrence de l'Armée. Le chef du service de l'aéronautique, le capitaine de vaisseau Noël, se plaint dès 1915 des lenteurs des productions destinées aux marins : « *Les constructeurs d'aviation, étant tous fort occupés par les commandes de la guerre, ne s'intéressent plus aux questions spéciales des hydravions* ».

En juillet 1915, 54 appareils sont en service, 64 en janvier 1916, 96 en juillet. Les appareils qui sortent des chaînes sont convoyés par les pilotes venus du front pour les mener au combat. Ce n'est qu'en 1917, avec la déclaration de

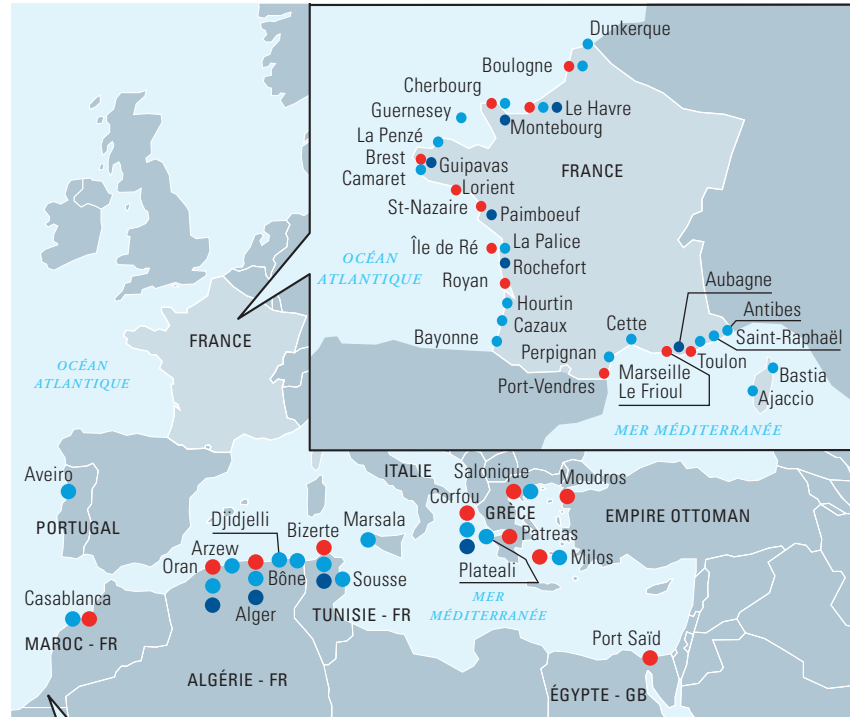
la guerre sous-marine à outrance que l'amiral Lacaze lance, pour renforcer la protection des convois, un grand programme de construction aéronautique, qui sous l'impulsion de L'Escaille permettra à la Marine de disposer, le 11 novembre 1918, de 1 264 appareils, hydravions de haute-mer, de patrouille côtière, d'alerte et de chasse, ainsi que de 37 dirigeables et 200 ballons captifs, à comparer aux 11 836 avions de l'Armée et aux 2 926 utilisés par les Britanniques.

Une Direction générale de la guerre sous-marine est créée en juin 1917, en vue de concentrer tous les efforts : l'aéronautique lui est intégrée car elle va contribuer à la lutte contre ce danger permanent pour les convois.

La Marine répartit la quasi-totalité de ses appareils dans les installations côtières qu'elle dissémine le long du littoral. Trente-cinq nouveaux centres d'aviation sont ainsi créés pour assurer la protection des approches maritimes. Ils contribuent à l'histoire de l'aviation maritime, car ils vont former la génération qui la construira après la guerre en se livrant aux expériences les plus folles. Destrem, rentré de Palestine, prend le 13 mars 1917 le commandement du Centre de Lorient, port d'embarquement du matériel à destination de la Russie, après avoir assuré celui d'Argostoli ; Georges Guierre prend celui du Centre du Tréguier le 17 juin 1917. Plusieurs de ces centres sont cédés aux pilotes de la naissante aviation navale américaine qui débarquent du *Neptune* et du *Mabel Baird* le 5 juin 1917 pour aider à la protection des convois sur les côtes de l'Atlantique ; ils ne sont encore que trois pilotes mais l'instruction des 50 recrues débute à Hourtin et Saint-Raphaël, puis Lacanau. La guerre va donner sur les côtes bretonnes un essor extraordinaire à l'*US Naval aviation* ; des liens sont ainsi tissés qui ne se démentiront jamais.

Le plus célèbre des centres est celui de Dunkerque, où opère la fameuse « escadrille de Dunkerque » chargée, comme toutes les autres, de la lutte contre les sous-marins, mais dont les pilotes, qui rassemblent la fine fleur de ce que compte l'aviation maritime, n'hésitent pas à se frotter aux Allemands en combat aérien malgré les faibles performances de leurs lourds hydravions. Le lieutenant de vaisseau de Laborde en prend le commandement en avril 1915, en remplacement de Dutertre, accidenté. Le lieutenant de vaisseau Janvier s'y fait remarquer par son agressivité avant de disparaître aux commandes de son avion. Un certain Teste, qui n'est alors que simple observateur, est abattu en 1917 par les Allemands après une héroïque résistance ; bien qu'il ait tenté de se faire passer pour mort dans le fond de son épave transpercée, il est fait prisonnier et interné en Allemagne.

Centres de l'aviation maritime en 1918



- Centre de ballons captifs
- Centre d'hydravions
- Centre de dirigeables

Source: ARDHAN.

Dans le centre d'aviation maritime de Dunkerque, comme dans les autres centres et sur les terrains de bombardement, les journées s'écoulaient de la même manière. Les marins ne font pas grand-chose, mais ils le font tôt. C'est particulièrement vrai à Dunkerque, car les sous-marins attaquent les convois au large à l'aube, à l'heure où faiblissent les yeux rougis des veilleurs sur les passerelles, brûlés par l'air marin, les paupières engourdis par le sommeil, dans l'attente de la relève de quart. Il faut démarrer les moteurs, arracher au plan d'eau, moteur à plein régime, l'hydroporteur des bombes que l'on a fixées sous les plans. La longue veille commence, il faut scruter la mer en ouvrant grand des yeux qui pleurent car les lunettes ne sont pas étanches. Combien de fois croit-on apercevoir l'ennemi alors qu'il ne s'agit que d'un bois flotté...

Dunkerque est proche des lignes adverses d'où peuvent décoller les redoutables chasseurs ennemis. Il faut donc regarder aussi en l'air, passer du bleu ou gris de la mer au bleu ou gris du ciel.

Il faut sauver sa peau en apercevant à temps les Brandenburg, ces redoutables chasseurs, bien plus maniables et rapides que les lourds hydravions chargés de bombes et de flotteurs. Il faut ruser, se dissimuler dans les nuages quand il y en a ou amerrir quand l'état de la mer le permet pour simuler la panne. Si les Allemands poursuivent l'attaque, il faut alors pointer la mitrailleuse, viser et tirer pour essayer de surprendre le chasseur, tout en envoyant un pigeon voyageur pour signaler la détresse. Quand le chasseur s'éloigne, il faut tenter de repartir, s'il n'a pas causé trop de dégâts et si le moteur accepte de démarrer malgré les embruns, pour regagner le plan d'eau de Dunkerque.

Comme à l'escadrille de bombardement, après la matinée passée dans le cerceau volant, prendre une voiture aux chromes rutilants pour rouler à tombeau ouvert retrouver ses camarades de l'aviation, rue Royale, du côté des numéros pairs, en évitant le n° 2², avant de se replonger dans une nouvelle journée à protéger les convois, et si possible sa peau.

Dans les autres centres maritimes, l'activité est plus routinière car les Brandenburg sont hors de portée. Le vol est plus simple, mais la menace principale vient de la panne et des mauvaises conditions météorologiques qui font se mélanger la mer et le ciel, causant le choc fatal.

2. L'Hôtel de la Marine était situé au 2 rue Royale, à Paris.

Après une longue mission d'où, souvent, l'on rentre bredouille, sur le chemin du retour, la tension diminue dans les équipages. La vedette de servitude les ramène à terre. Les hydros sont tirés sur le terre-plein, bichonnés et garés sous les fameux Bessonneau qui ont éclos comme des champignons sur tout le littoral, pendant que les hommes tombent le casque, retirent leur combinaison, et retrouvent leur uniforme. Ils sont questionnés par l'état-major du centre, qui doit transmettre par TSF au commandement, qui maugrée toujours car ils ne sont jamais assez précis, les résultats de la mission pour rédiger une bonne note d'état-major, celle qui sera appréciée et qui favorisera l'avancement.

En Adriatique, des centres sont implantés à Corfou, à Brindisi et à Venise sur la lagune de San Andrea : de cette baie historique s'envolent les hydravions pour aller bombarder les torpilleurs et les sous-marins autrichiens.

Dès qu'ils sont déployés, les hydravions s'attaquent aux sous-marins ennemis, qui en descendent rapidement deux à la mitrailleuse. L'état-major parisien condamne alors la témérité des attaques de navires et veut démontrer aux pilotes qu'ils ont tort. Sans se démonter, le commandant du centre de Corfou rétorque à l'autorité centrale : « *Vous avez eu tort de déclarer la guerre !* »

Le bilan des hydravions est difficile à dresser : leur activité ne fait que croître tout le long du conflit ; dans les neuf derniers mois de la guerre, ils totalisent 50 000 heures de vol, 9 050 pour le seul mois d'août. Ils subissent des pertes sévères, car ils sont exposés aux coups des chasseurs, plus maniables. Ils remportent des succès dans la chasse aux sous-marins, le repérage des mines et apportent un appui appréciable pour le bombardement des bases allemandes. Leur principal atout est l'effet dissuasif qu'ils exercent sur l'ennemi. En 1918, il est indéniable qu'ils ont contribué, avec les dirigeables, à interdire l'accès du littoral français aux sous-marins allemands et autrichiens, coupables auparavant de fréquentes incursions destructrices. La Marine a dû fournir de gros efforts pour soutenir ses besoins en hydravions, signe de l'intérêt qu'elle leur portait.

Le rôle méconnu des dirigeables

Dans l'air, les hydravions sont épaulés par les dirigeables pour participer à la lutte contre les sous-marins ennemis, les escortes de convoi et les patrouilles en mer. C'est le 1^{er} janvier 1916 qu'est recréé le premier centre d'aérostation maritime à Marquise-Rinxent, près de Boulogne. Le service d'aérostation précédent avait été

supprimé en 1904. L'aviation maritime devient aéronautique maritime avec ses deux composantes, l'aviation et l'aérostation : la Marine découvre les qualités des dirigeables, dans la lutte contre les sous-marins allemands dont l'action s'intensifie après la bataille du Jutland, jusqu'à la guerre sous-marine à outrance en 1917. Ils peuvent s'aventurer loin des côtes, au-delà de la portée des hydravions. Rochefort est initialement choisie pour protéger les convois qui approvisionnent Bordeaux et La Rochelle. L'Armée cède en 1916 et 1917 ses sept dirigeables à la Marine, dont les deux zodiacs *Champagne* et *Marquis d'Arlandes*, armés d'une mitrailleuse et de 1 300 kg de bombes, qui sont affectés à Corfou. La Marine s'implante également au centre d'aviation de Saint-Cyr, pour être proche de *Zodiac*, son principal fournisseur.

Face à l'intensification de la guerre sous-marine et au danger qu'elle représente (en avril 1917, la France n'a que 15 jours de stock de charbon), la Marine crée 12 centres de dirigeables sur le pourtour côtier et 15 centres de ballons captifs, utilisés soit à partir de la terre, soit sur des chalutiers qui les remorquent. Les ballons sont très demandés car, comme l'écrit Thierry Le Roy « *il avait été découvert à bord d'un U-Boot échoué en Manche que les sous-marins allemands avaient ordre de ne pas attaquer un convoi protégé par dirigeable, il fut décidé d'assurer cette escorte chaque fois que la météo le permettrait ; mais en Manche, Atlantique et mer du Nord, en automne et hiver, la sécurité de la navigation était souvent confiée aux seuls hydravions* »³.

Quand la météo le permettait, les dirigeables pouvaient s'aventurer à 100 milles nautiques des côtes, là où les hydravions n'en dépassaient pas 20. Ils obtinrent aussi des résultats appréciables dans la recherche des mines.

Mais le bilan général fut décevant : « *Les dirigeables sont des engins volumineux qui nécessitent des abris importants et coûteux ; ils sont trop facilement soumis à l'influence du vent et peuvent devenir incontrôlables dans certaines situations météorologiques. En revanche, on peut être admiratif quand on constate le rythme élevé de sorties qu'ils sont capables d'assumer en temps de guerre, assurant par leur simple présence une dissuasion efficace contre les sous-marins ennemis. De 1916 à 1918, ils sont intervenus 31 fois contre des sous-marins ou des cibles supposées telles. Mais leur véritable rôle n'a pas été d'attaquer les sous-marins mais plutôt de dissuader ceux-ci d'entrer en action et ils ont en cela parfaitement réussi* »⁴.

3. Thierry Le Roy, « Le personnel de l'aérostation maritime française (1917-1919) », *Revue historique des armées*, n°252, 2008, p. 104-113.

4. Robert Feuilloy, *Les Dirigeables de la marine française (1915-1937)*, ARDHAN, décembre 2008.

Le tonnage des navires torpillés, qui a atteint 871 000 tonnes en avril 1917, diminue de 60 %. Les équipages effectuent un travail formidable, des missions obscures, ingrates et trop dures. Quand ce ne sont pas les canons de l'ennemi qui les accueillent au hasard d'un bâtiment découvert, c'est la panne qui ne pardonne guère, on est contraint alors, dans le meilleur des cas, d'amerrir et de dériver doucement, endurant une lente agonie dans l'espoir d'un secours problématique, qui mit pour l'un d'entre eux 12 jours à venir, et pour d'autres se termina par la noyade. Il n'y a jamais d'exploits, de rencontres glorieuses : on n'évoque jamais les Guynemer de la Marine ; il n'y a que la besogne quotidienne, les croisières fastidieuses, le travail monotone et dangereux qui use les nerfs de l'équipage. Leurs faits d'armes sont construits de présence quotidienne et non de rares et brefs coups d'éclat, bien souvent faits du hasard.

Et pourtant, sans ces hommes, les frontières maritimes auraient été à la merci des raids meurtriers de l'adversaire, les côtes auraient été peu sûres, les populations du littoral auraient vécu dans la crainte d'une attaque, les ports n'auraient pu écouler l'indispensable flux logistique nécessaire pour nourrir et défendre la nation, le troisième régiment de tirailleurs algériens n'aurait pu être engagé pour sauver Verdun. L'opinion ne sait pas reconnaître les mérites de la constance et les gouvernements, soucieux de leur assise populaire, sont parfois enclins à sacrifier la constance au panache.

La véritable naissance de l'aéronautique maritime

L'aéronautique maritime va profiter du formidable progrès technologique qui accompagne la Première Guerre mondiale. L'avion est devenu une arme redoutable, indispensable pour les missions de sûreté. C'était un œil, il a maintenant des bras. Le lieutenant de vaisseau Le Prieur invente la grenade anti sous-marine : le 28 mars 1918, il en largue deux sur la coque de l'ex-sous-marin *Alose* qui coule en 40 secondes. Le Prieur, encore lui, fabrique des roquettes destinées à interdire le ciel aux ballons captifs allemands. La maniabilité et la résistance des avions progressent ; les moteurs gagnent en puissance et en fiabilité : le Clerget très répandu en 1914 développe 60 hp alors que le Mercedes de 1918 atteint 260 hp, l'Hispano et le Renault 300 hp. L'avion de 1918 a donc acquis les qualités qui lui faisaient défaut en 1914 pour en faire un véritable avion marin.

L'aérostat progresse aussi. En 1914, les ballons captifs sont instables et inutilisables par vent supérieur à 36 km/h. Début 1917, les ballons Caquot type P, adaptés

au service de mer, peuvent subir des vents de 125 km/h. La durée de vol des dirigeables augmente, passant de quelques heures à plus de 90 heures, ainsi que l'altitude (utile pour éviter les premiers chasseurs aériens), avec près de 7 500 mètres pour certains.

Les effectifs ont suivi la même évolution. Au 11 novembre 1918, l'aéronautique maritime, qui représente un dixième des effectifs de la Marine, compte 11 000 hommes, dont 4 000 dans l'aérostation (ballons captifs et dirigeables) et 7 000 dans l'aviation, dont 700 pilotes d'hydravions et autant d'observateurs. 135 pilotes et observateurs d'hydravions ont disparu pendant le conflit.

Pour la réalisation de son matériel, la Marine crée un service technique et industriel de l'aéronautique maritime et une commission d'études pratiques d'aviation chargés d'étudier les prototypes des constructeurs, de vérifier leurs aptitudes et de s'assurer que les matériaux employés offrent de bonnes garanties, avant d'autoriser la fabrication en série. Le capitaine de frégate de Laborde prend la tête du service en avril 1917, secondé par le lieutenant de vaisseau Nové-Josserand pour le personnel et le lieutenant de vaisseau Hautefeuille pour le matériel.

L'aéronautique militaire connaît ainsi un développement extraordinaire. En 1917 est créé un sous-secrétariat d'État à l'aéronautique pour lequel la Marine fournit un apport décisif en effectifs – officiers, ingénieurs mécaniciens, ingénieurs du Génie maritime et personnel subalterne spécialisé – sans lequel cette institution n'aurait pu naître. La Marine peut donc revendiquer une part de fondateur, matériel et spirituel.

La formation des pilotes s'est standardisée. Les écoles privées cèdent la place aux militaires qui règlementent les méthodes : l'apprentissage dure trois mois, commence par une sélection où les pilotes apprennent à rouler sur un avion aux ailes tronquées surnommé le « Pingouin » et continue en spécialisant les candidats, dans la chasse, à Pau, ou le bombardement, à Avord. À Saint-Raphaël, école des hydravions, il faut réussir douze amerrissages et un voyage aller-retour jusqu'à Toulon pour obtenir le brevet d'hydravion. Depuis 1912, les pilotes débutants reçoivent un carnet d'emploi du temps, qui deviendra le fameux carnet de vol, document qui garde la mémoire des heures dangereuses et victorieuses de l'équipage et de sa machine ; en 1917 est créé leur insigne distinctif. En juin 1917, une deuxième école pour les pilotes d'hydravions s'ouvre à Hourtin. Les deux centres de la Marine forment ainsi, aux côtés de leurs camarades français, des Américains, des Russes émigrés et des Portugais.

L'armistice de 1918 a donc laissé en héritage à l'aéronautique maritime les hommes, le matériel et l'organisation qui lui sont indispensables pour progresser et imiter les Alliés qui ont réalisé quelques exploits aéronavals, même si les informations données par les hydravions embarqués ne furent pas utilisées lors de la bataille du Jutland. Dès Noël 1914, des hydravions britanniques venus de leurs bateaux porteurs ont bombardé sans grand succès les hangars à dirigeables de Cuxhaven, des avions à roues remorqués sur une plate-forme ont réussi à atteindre des dirigeables. Le 18 juillet 1918, ils ont réalisé le premier raid de porte-avions à partir du *Furious* pour incendier les hangars à dirigeables de Tondern, dans le Schleswig-Holstein, sur le même porte-avions qui réalisera le premier raid aéronaval à Tarente lors du second conflit mondial.

La montée en puissance de l'aéronautique navale fut donc progressive. Elle réussit à se rendre indispensable, dans la maîtrise navale, comme les Breguet Atlantique l'assurent cent ans plus tard, et tant à Port Saïd qu'à Cuxhaven, dans la projection de puissance, comme les aéronefs du *Charles de Gaulle* aujourd'hui.