

## L'invention de l'aviation de chasse

Texte : Patrick Facon/CESA  
Photos : SHD

**Au début du mois d'avril 1915, Roland Garros remporte trois victoires aériennes à bord d'un monoplace armé d'une mitrailleuse tirant à travers le champ de l'hélice, à la réalisation de laquelle il vient de contribuer. Ce faisant, le vainqueur de la Méditerranée joue un rôle de première grandeur dans l'enfancement de l'aviation de chasse et du combat aérien.**

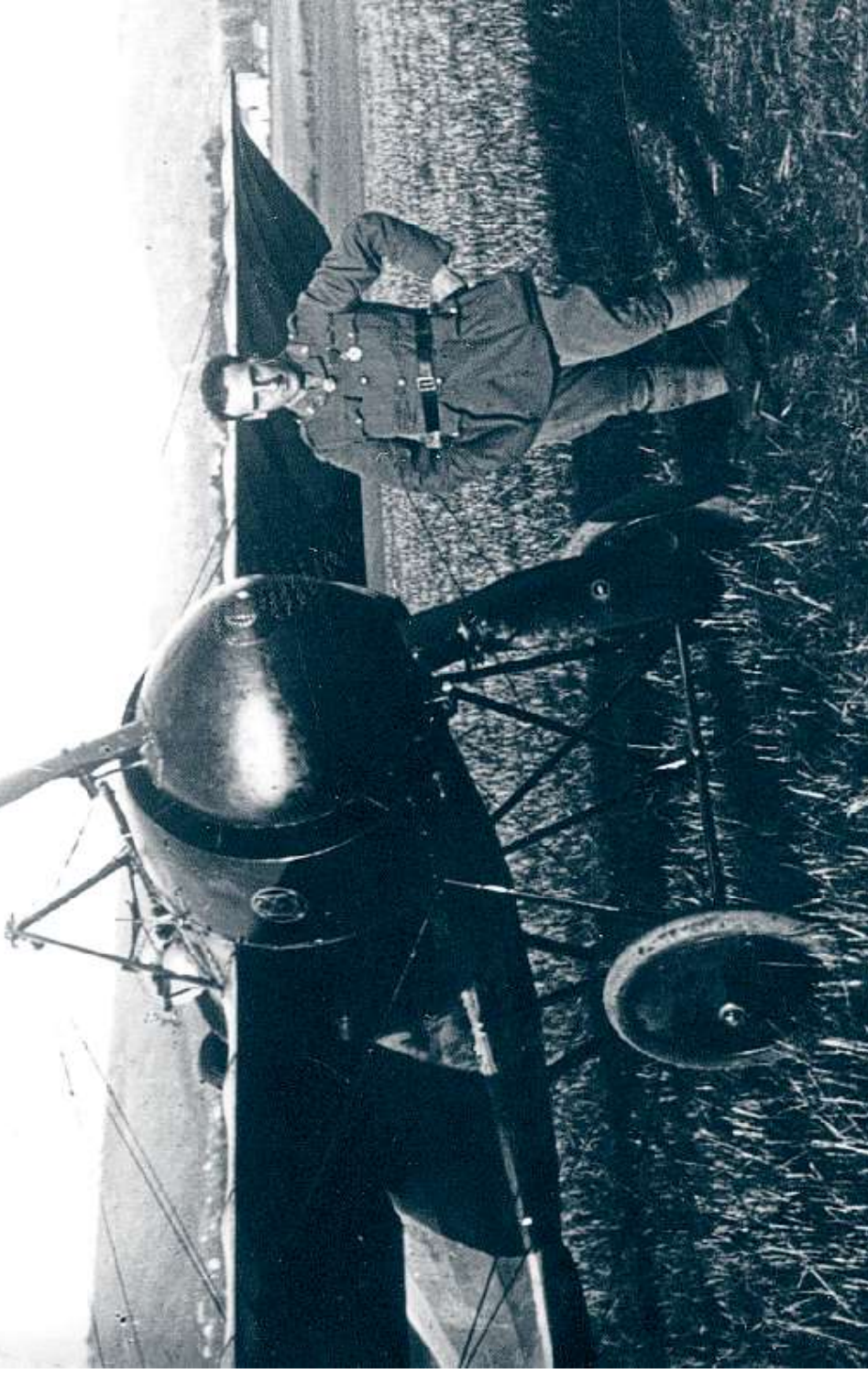
Le combat aérien ne résulte d'aucune génération spontanée : il est issu à la fois d'une démarche institutionnelle réfléchie et rationnelle et de l'initiative de quelques individus qui décident de s'armer et d'attaquer les aéroplanes de l'adversaire. Au début de la Grande Guerre, les duels aériens ne sont en aucune manière codifiés. Certes, ils ont été pressentis par des officiers, des ingénieurs ou des inventeurs, voire des hommes politiques qui militent dans les divers groupes de pression favorables à l'aviation. C'est ainsi que, en février 1912, dans une proposition

de loi, le parlementaire Adolphe Girod, évoque la possibilité d'équiper des appareils biplaces ou triplaces d'un armement qui pourrait leur permettre de poursuivre et d'abattre les aéroplanes de l'adversaire. En mai 1913, le général Joffre, chef d'état-major général de l'armée, très sensible aux problématiques aéronautiques, décide de donner vie à une commission d'études de l'attaque et de l'armement des aéronefs dont le but est de centraliser les recherches menées dans ce domaine.

**Un visionnaire, le lieutenant de Penennrun.** Les approches individuelles ne manquent pas elles non plus. En mars 1912, dans la « Revue aérienne », le lieutenant de Penennrun, s'insurgeant contre les esprits soi-disant éclairés qui nient toute possibilité de voir un jour des avions se combattre, explique qu'un appareil engagé au-dessus des colonnes ennemies à des fins de reconnaissance n'aura aucun autre choix que d'affronter les aviateurs de l'autre camp. « Il lui faudra sans doute combattre, précise-t-il. Bien que l'on ait la commodité d'habitude de traiter de rêveurs ou d'amateurs de romans

Jean Navarre devant un Maurice-Salnier de type N équipé du système Garros.

## Combat aérien







ceux qui parlent de combats aériens, la question se posera immédiatement en des cas concrets: rencontre d'aéroplanes, rencontre de dirigeables et d'aéroplanes.»

Face à une réalité qui semble proche, la question se pose des méthodes auxquelles les aviateurs pourraient recourir en cas d'affrontement. Si quelques auteurs évoquent la possibilité de lâcher des bombes ou des obus sur les appareils en vol, d'autres parlent de fusées incendiaires et d'autres encore estiment qu'en surpassant « en virtuosité et en vol » un avion ennemi, les remous créés autour de lui suffiront à l'expédier au sol, les ailes brisées. Les écrits les plus pertinents s'attardent sur le rôle de la mitrailleuse qui semble s'imposer comme le moyen le plus efficace de conclure un duel aérien. À ce propos, le lieutenant de Penennrun conclut: « Il est une arme qui, de prime abord, s'impose et qui est du moins aujourd'hui la seule à

Page de gauche, en haut, Charles de Rose est considéré comme le père de l'aviation de chasse. En médaillon, Roland Garros, inventeur du tir à travers l'hélice. Page de droite, en haut, Jules Verne prêt à décoller. En bas, Frantz et Quenault ont remporté la première victoire aérienne de l'histoire.

qu'importent les équipages impatientes d'en découdre avec l'ennemi. Dès le début des hostilités, les aviateurs des deux camps ne se contentent plus de se saluer quand ils se croisent dans les airs. Mêlant empirisme et improvisation, faisant preuve d'initiative individuelle, ils s'affrontent dans des duels qui, dans l'immédiat, n'aboutissent à aucun résultat. Un des premiers combats aériens livrés sur le front occidental se déroule le 10 août 1914, impliquant le capitaine Thoret, et, dès lors, les accrochages ne cessent de se multiplier. Au point que le commandement allemand, très réservé sur la méthode, s'émue de la situation.

Dans une note datant du 1<sup>er</sup> octobre 1914, il s'indigne dans les termes suivants: « Ainsi que l'expérience l'a démontrée, un véritable combat dans les airs, comme l'ont décrit les journalistes et les romanciers, doit être considérée comme un mythe. Le devoir de l'aviateur est de voir et non de combattre. Les aviateurs français oublient trop facilement cette obligation. »

Le peu de précision et de puissance de feu des armes légères amène les équipages à recourir aux mitrailleuses.



pages à découvrir aux mitrailleuses avant la guerre. À l'automne 1914, l'aéronautique militaire française dispose, en tout et pour tout, de six de ces engins automatiques.

Aidé par le constructeur Gabriel Voisin, dans le cadre d'un bel exemple de coopération entre aviateurs du front et aviateurs, le capitaine Faure, commandant l'escadrille V-24, les fait installer à bord de ses Voisin LA. Parmi ces derniers figure celui d'un équipage constitué de Frantz et Quenault, qui, le 5 octobre, dans la région de Reims, abattent un Aviatik, remportant la première victoire aérienne de l'histoire.

Si les hautes autorités militaires ont suivi jusque-là d'un œil assez distrait les duels aériens, l'événement du 5 octobre les convainc de leur importance. Saisissant l'opportunité, le général Joffre, commandant en chef des armées françaises, signe, le 8 de ce mois, un ordre du jour

La première victoire aérienne. En attendant, ce sont des pistolets, des revolvers, des carabines ou des mousquetons

qui constate: « Dans une armée, un avion a descendu un Aviatik par le feu de sa mitrailleuse. (...) Ces résultats montrent que l'aviation de combat est à même de rendre les plus grands services et de justifier la confiance que le commandement place en elle. »

Le tir à travers le champ de l'hélice. Si grande que soit l'importance de cette affaire, l'aviation de chasse n'en est pas encore née pour autant. Toutefois, au tout début de 1915, le concept se précise, s'articulant autour d'un appareil monoplace à hélice tractive, armé d'un fusil-mitrailleur ou d'une mitrailleuse tirant vers l'avant, à travers le champ

## L'aviation de combat rend les plus grands services

de l'hélice, dans l'axe longitudinal. Roland Garros, pressenti pour redonner vie au projet de Saulnier, réalise un système non synchronisé, qui consiste en des déflecteurs en acier montés sur les pales d'une hélice, dont la fonction est de dévier les balles qui ne passent pas au moment du tir. Grâce à cette invention, le vainqueur de la Méditerranée, dont le rôle décisif dans la réalisation du monoplace de combat ne peut être nié, obtient trois victoires au début d'avril 1915. Pourtant, contrairement à ce qu'on en fait, l'ennemi en raison d'une panne, il en livre bien involontairement le secret à l'ennemi. Ayant examiné l'appareil capturé intact et s'inspirant de quelques essais menés en Allemagne, le Néerlandais Anthony Fokker en extrapole un système de synchronisation d'une grande fiabilité. L'aviateur donne ainsi l'avantage à l'aéronautique impériale allemande, dont les Fokker Eindecker dominent le ciel du front occidental pendant quelques mois.

Pris de court, peinant à développer leur propre mitrailleuse synchronisée, les Français n'y parviendront qu'au début de 1916, grâce au génie inventif du sergent Alkan, de l'escadrille Nieuport 12, peu avant Verdun. L'offensive lancée par l'armée allemande sur la Meuse marquera la première bataille aérienne de l'histoire, une bataille lors de laquelle des masses de chasseurs monoplaces se mesureront pour s'assurer de la maîtrise du ciel. ■

