

Les débuts de l'Aéronavale française 1909 – 1918



Depuis plus d'un siècle, la Marine nationale française maintient, contre vents et marées, un outil aéronaval qu'elle espère le plus puissant et le plus cohérent possible. Les investissements sont colossaux, les sacrifices nombreux, mais les uns comme les autres ne sont jamais consentis en vain. La France peut aujourd'hui compter sur une aéronautique navale particulièrement affûtée, centrée sur un porte-avions et son aviation embarquée, mais forte également des flottilles de combat et des escadrilles de soutien basées à terre. Plus de 200 avions et hélicoptères au total, servis par 6.700 marins du ciel. Une communauté exceptionnelle à laquelle, ceux qui l'ont servie y restent attachés pour toujours.

oooooooooooo

À la fin du 19^{ème} siècle, l'aéronautique navale, en tant que doctrine, ne s'impose pas d'emblée. Les marines privilégient d'abord l'aérostation (ballons et dirigeables) afin d'éclairer le mouvement des flottes de combat et de diriger le tir des canons. L'aventure de l'aéronautique navale, c'est-à-dire la combinaison de la dimension aérienne à la dimension navale n'intervient véritablement qu'à la veille de la Première Guerre mondiale, tant la première aventure reste d'abord celle de voler et de maîtriser le véhicule aérien qui permettra de réaliser ce vieux rêve de l'Humanité.

Avant 1910, l'aviation, en général, n'était pas à l'ordre du jour dans les armées. Elle sera utilisée, dans un premier temps, par l'armée de terre, pour assurer des missions d'observation et de reconnaissance, mais les stratèges militaires ne lui reconnaissent aucun avenir. Un général anglais avait même dit que « l'avion ne pouvait servir qu'à effrayer les chevaux », et le premier aviateur militaire qui eut l'idée de monter un fusil sur sa machine (un anglais), fut puni pour « manquement à l'honneur ».

1909

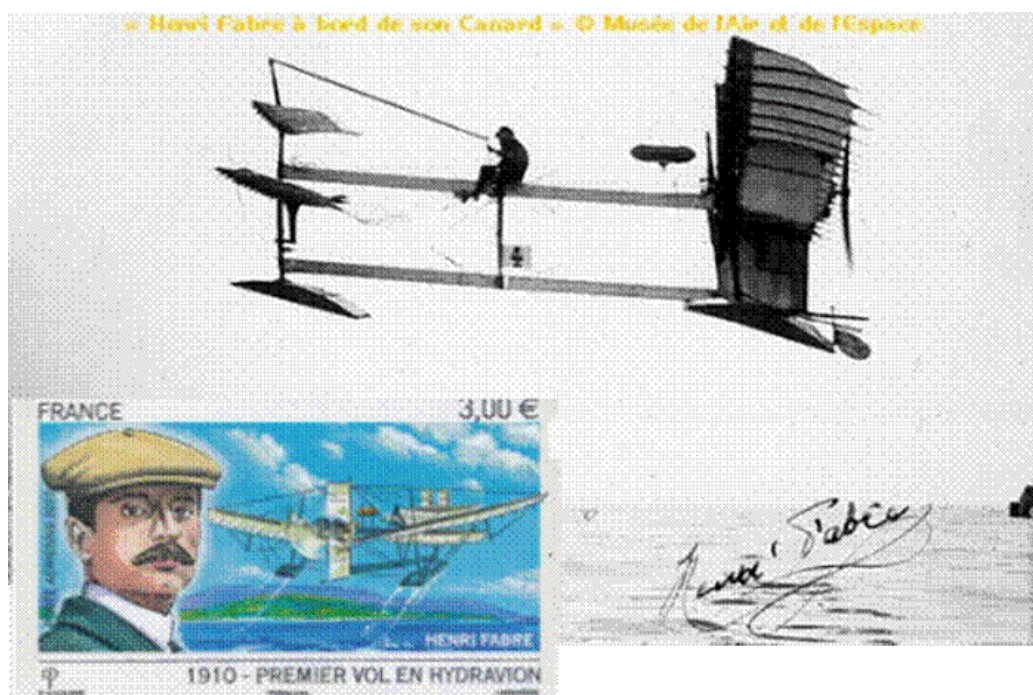
En fait, ce fut la première traversée de la Manche en avion, effectuée par Louis Blériot, qui déclencha une prise conscience chez les militaires, en tout cas en ce qui concerne la marine de guerre française.



Le Blériot 11 sur lequel Louis Blériot traversa la manche

C'est le 2 avril 1910 que la commission d'étude pour les nouvelles armes de la marine, demanda à ce que les études portent sur l'utilité des dirigeables et des aéroplanes. En fait, la marine recherchera plutôt une solution « d'aéroplanes amphibies », car les moyens pour faire atterrir ou décoller un avion d'un bâtiment de guerre, au milieu de l'océan, étaient alors totalement inexistantes, et personne ne l'imaginait à l'époque.

La solution vint, dans un premier stade, de l'ingénieur en aéronautique Henri Fabre, qui conçut et réalisa le premier hydravion (on appela d'abord l'hydravion, un « aéroplane amphibie »). En mars 1910, Henri Fabre fit décoller, pour la première fois au monde, un hydravion à partir de l'étang de Berre, près de Martigues. L'hydravion de Fabre (nommé « Le Canard » à cause de sa forme, vue ci-dessous) parcourut 800 mètres au-dessus de l'étang et se posa sur l'eau, il avait réussi une première mondiale en décollant et en posant un avion amphibie à partir d'une surface maritime.

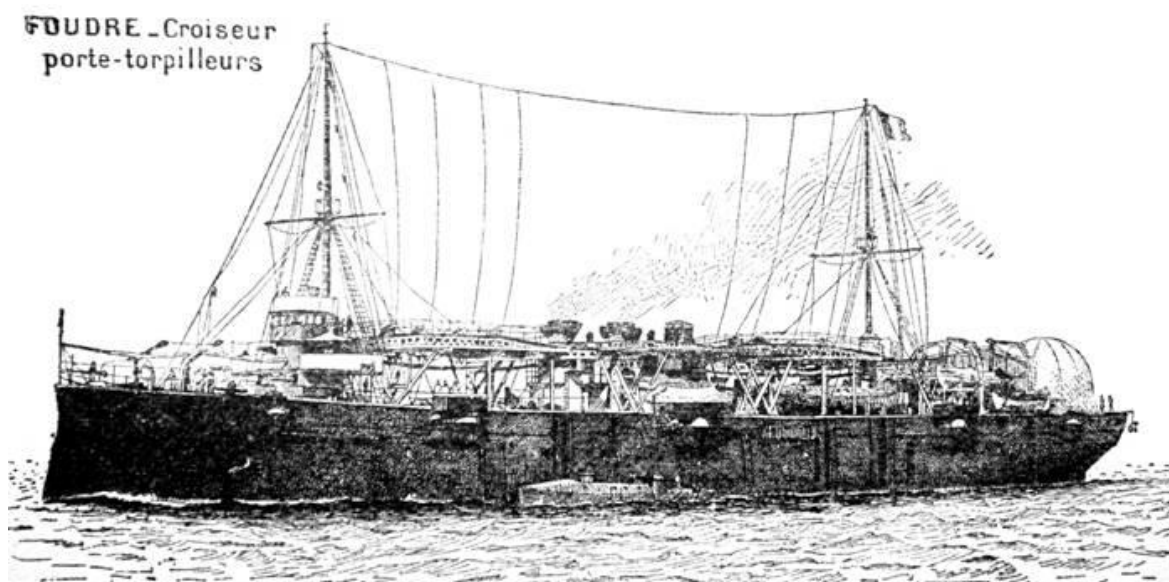


Cet événement mondial changea visiblement la façon de voir l'aviation parmi les marins. Les hydravions allaient permettre de résoudre le problème de la récupération de l'appareil en mer, après l'avoir fait décoller d'un pont de bateau.

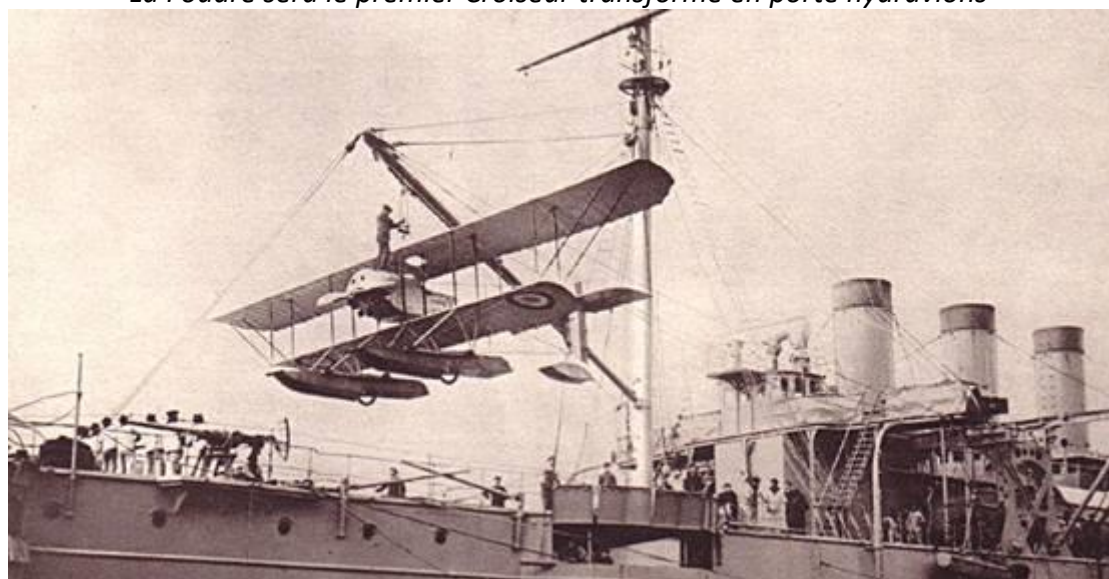
Déjà intéressée par l'utilisation de l'avion en milieu maritime, depuis la traversée de la Manche par Blériot, la Marine entrevoit rapidement, à partir du vol de FABRE, l'intérêt d'une telle arme. Dès le mois suivant, le Vice-Amiral Boué de Lapeyre (s'appeler « Boué », pour un marin, c'est la certitude de ne pas mourir noyé), crée une commission d'étude qui donne la priorité à l'aviation au détriment de l'aérostation. C'est le début de l'aéronautique navale.

1910

Cependant, la vision de l'État-major évolue, dans le même temps, vers un nouveau type de bâtiment militaire conditionné par l'architecture même de l'hydravion. Un bâtiment capable de catapulter celui-ci, de le récupérer ensuite à l'aide d'une grue, d'avoir, aussi, de quoi assurer la maintenance de l'appareil. Ces bâtiments, ressemblant à des hangars flottants, sont les transports d'hydravions.



La Foudre sera le premier Croiseur transformé en porte hydravions



Un Hydravion Caudron, récupéré en mer, à la grue, chargé sur la Foudre.

Dans le texte de la commission, il est affirmé la primauté de l'aviation sur l'aérostation des ballons dirigeables qui primait alors comme moyen d'observation. La commission envisage la réalisation d'un navire, comportant une aire de lancement par rail à l'avant et une plateforme d'atterrissage à l'arrière, complété par un hangar abritant les avions. Ce projet enthousiasma le ministre de la marine mais sa réalisation était assez improbable compte tenu de la technologie maritime de l'époque.

Néanmoins, il fut décidé d'affecter, à la marine, un terrain d'aviation et un bâtiment militaire destiné à faire des essais d'accueil en mer d'aéronefs. Le terrain d'aviation sera le terrain de Saint-Raphaël qui deviendra la première base aéronavale française et le bâtiment sera le croiseur « La Foudre ».



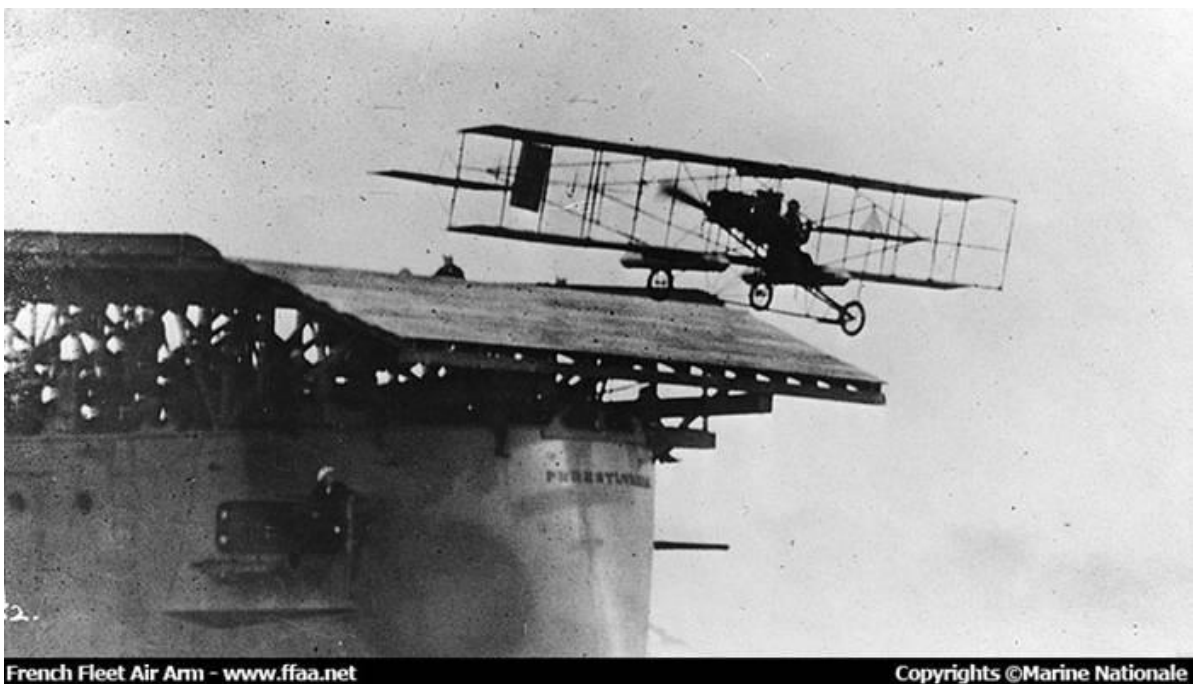
La première base aéronavale de France, à Saint Raphaël, où on voit les aménagements (pente douce vers la mer), en haut à gauche, pour remonter et descendre les hydravions

C'est le 12 septembre 1910 que le ministre de la Marine demande au directeur des Constructions et Armes Navales de commander le premier avion de la Marine, un biplan Maurice Farman type 1910 à la société Farman-Kellner-Neubauer. Ce sera le premier « avion » de l'aéronautique navale.



Le Farman type 1910 sera le premier avion de l'aéronavale

C'est aussi en novembre 1910 que le pilote américain Eugene Ely effectue, avec un avion Curtiss 1911 model D, le premier décollage à partir d'un bâtiment de guerre (l'*USS Birmingham*) équipé pour l'occasion d'une plate-forme de 7 mètres de long.



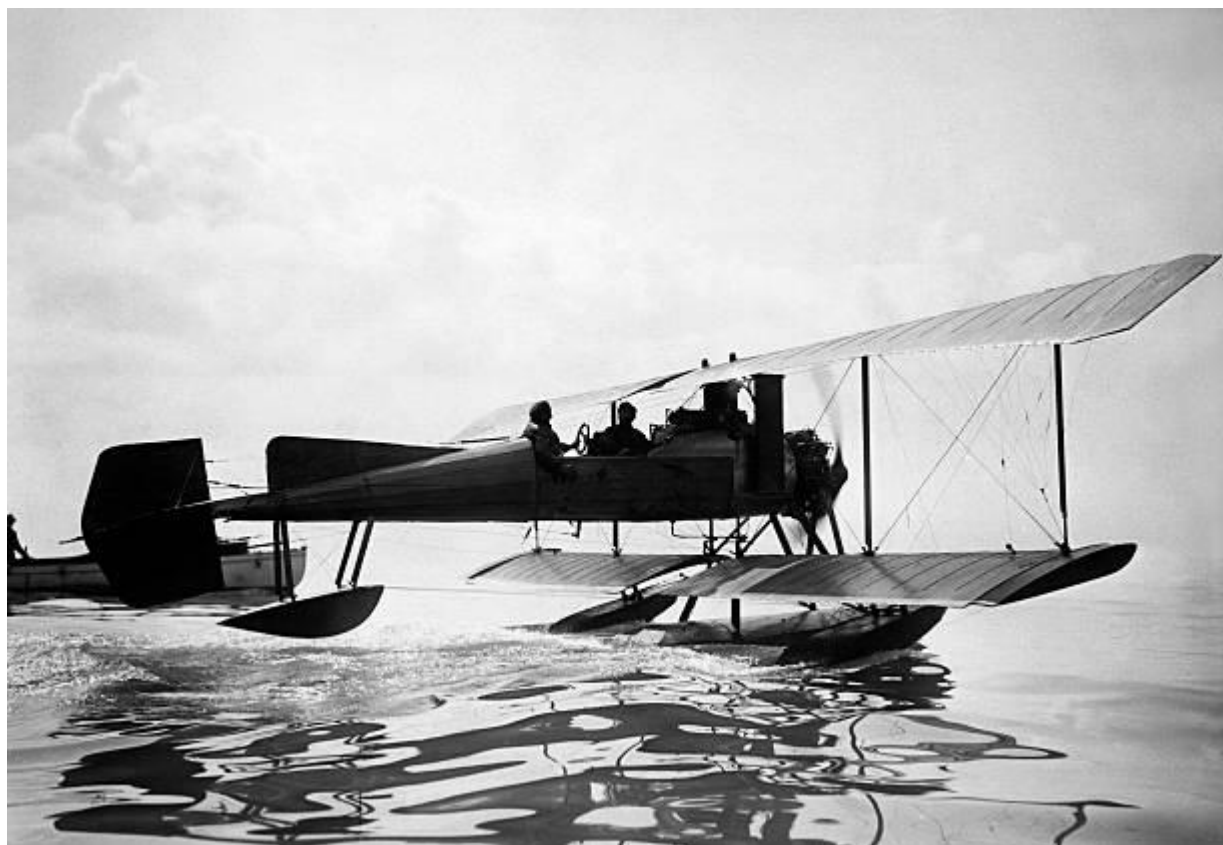
Le premier décollage en mer, sur plateforme, réalisé par l'américain Eugene Ely

1911

En juin 1911, le capitaine de vaisseau René Daveluy, commandant le bâtiment de base d'aviation *La Foudre*, sur lequel il fait procéder aux premiers essais de plate-forme d'envol pour avions (comme sur le Birmingham américain) est chargé d'organiser l'aéronautique maritime. Il propose qu'elle forme une unité indépendante, qu'elle dispose d'une grande base (Fréjus) et qu'elle soit dotée de trois types d'avions : un avion/hydravion côtier, un croiseur aérien et un avion léger embarqué capable d'opérer depuis *La Foudre*.

1912

Le 20 mars 1912, le service de l'aviation maritime est créé, par décret. À cette époque, la Marine nationale française ne dispose que de deux avions : un biplan Maurice Farman, livré le 26 décembre 1910, et un hydravion Canard-Voisin livré le 15 avril 1912. Courant juin 1912, ce dernier est monté à bord de *La Foudre* et effectue une dizaine de vols. Le choix de *La Foudre* ne s'avère pas concluant, le navire ne pouvant recevoir que des hydravions qu'il faut mettre à l'eau puis récupérer à l'aide de grues.

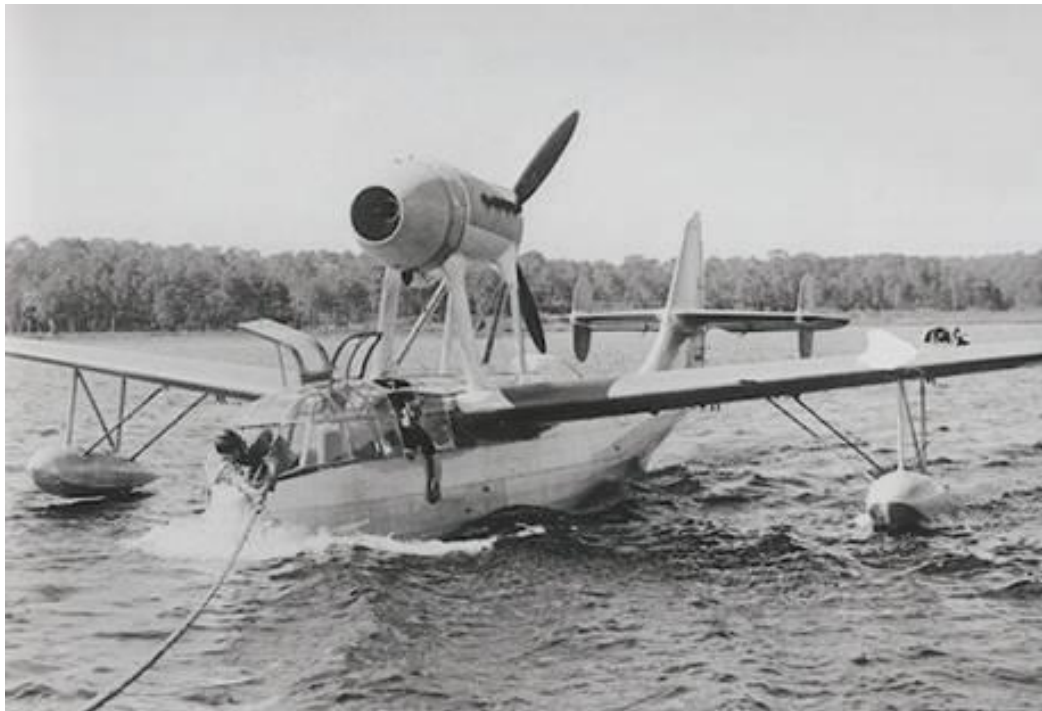


Un hydravion biplan Farman type 1910-002

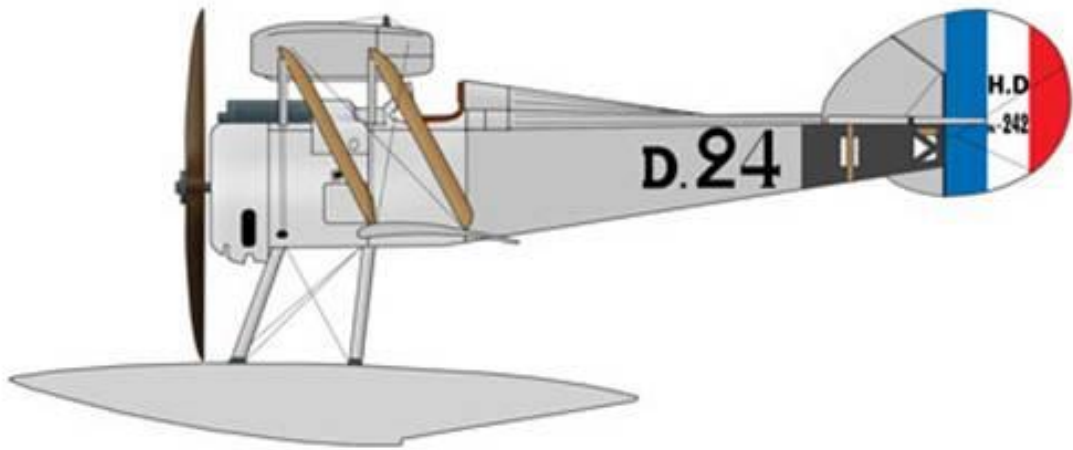


Un hydravion Voisin-Canard

Le 1er mai 1912 : Le ministre de la Marine autorise l'achat d'un hydroplane Breguet monoplan et d'un Nieuport à flotteurs doubles. Le Farman offert par les Français de Monaco sera transformé.



L'hydroplane Breguet monoplan a détenu le record du plus grand nombre de passagers transportés par un hydravion en 1912.



Un Newport français modifié avec double flotteur

1914

Le 8 mai 1914 : René Caudron, sur un hydravion de sa conception, réussit le premier décollage français depuis un bâtiment de guerre, La Foudre, et revient amerrir à terre.

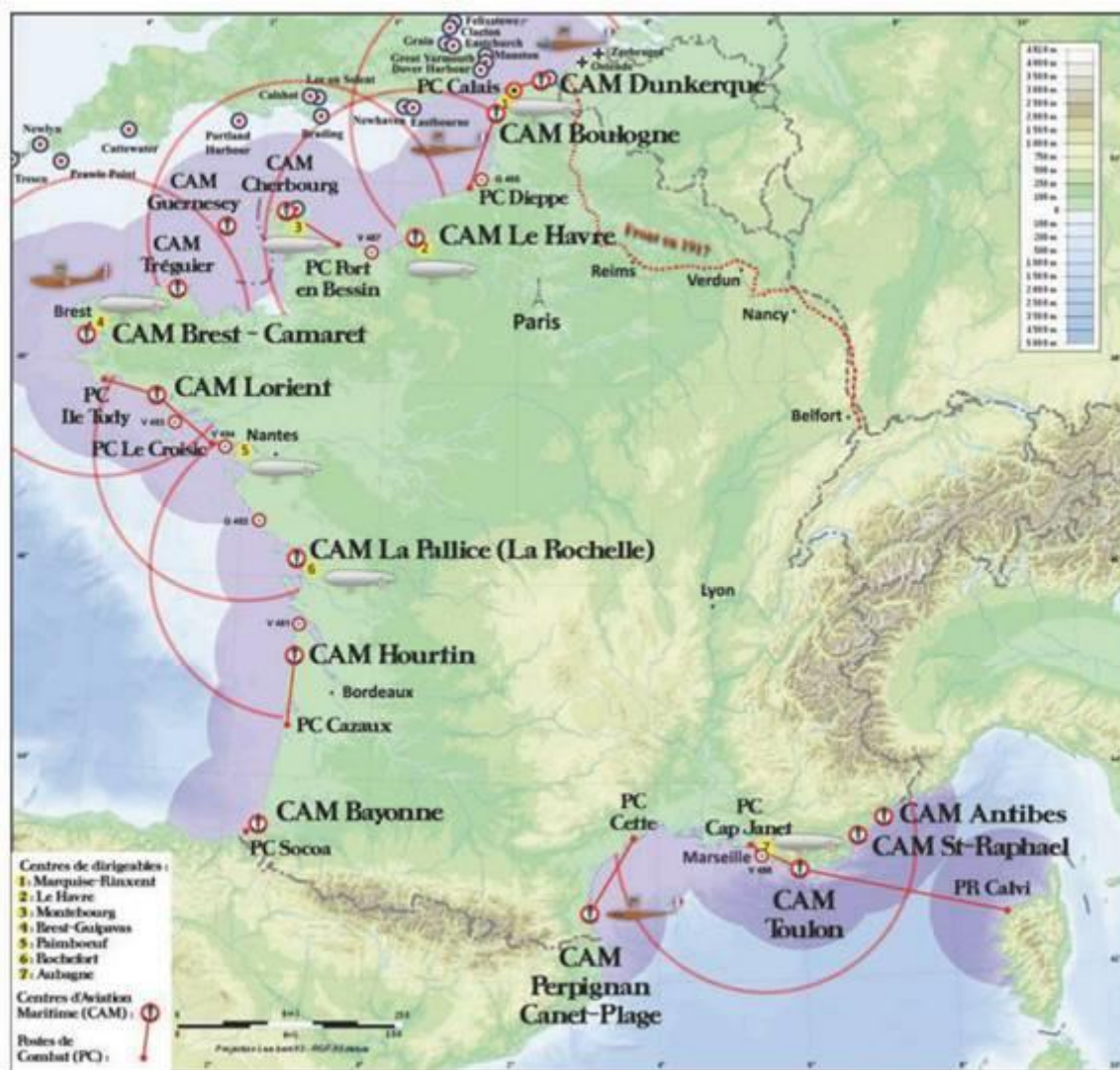


Le premier décollage français depuis un bâtiment de guerre

2 août 1914 : La première guerre mondiale éclate, l'Aéronautique maritime aligne 25 appareils disparates et ne possède ni ballons, ni dirigeables.

1917

L'aéronavale française multiplie le nombre de ses bases aéronavales et ses centres de commandement (PC). En 1917 elle disposera, en France, de 15 bases appelées CAM (Centre Aéronautique Maritime) sur la carte ci-dessous.



© David MECHIN

Les Centres d'Aviation Maritime en France en 1917

2 décembre 1917 : Lancement de l'*HMS Argus*, premier porte-avions au monde avec un pont entièrement plat capable de faire décoller ou atterrir des avions à roue.



Le premier porte-avions au monde, l'Argus britannique, permettant l'appontage et le décollage, en mer, des avions à roues.

1918

11 novembre 1918 : Armistice de la première Guerre mondiale.

L'Aéronautique maritime dispose de 36 centres d'aviation mettant en oeuvre environ 1.260 hydravions, 20 centres de ballons captifs, auxquels s'ajoutent 50 chalutiers porte-ballons mettant en oeuvre 200 aérostats.

Elle possède également 12 centres de dirigeables totalisant 37 appareils souples.

Le personnel volant comprend 630 pilotes et 693 observateurs d'avions et d'hydravions ; 104 pilotes et 175 hommes d'équipage de dirigeables ; 239 observateurs de ballon captif.

Le personnel non volant est réparti comme suit : 6.800 hommes dans les centres d'aviation ; 1.662 hommes dans les centres de ballons captifs ; 2.657 hommes dans les centres de ballons.