



Jules Védrines réceptionnant pour l'Armée à Villacoublay un Morane-Saulnier type N, début 1915. Notez la mitrailleuse de capot et le dispositif écartant les balles des pales. C'est avec ce dispositif que Roland Garros obtient trois victoires aériennes à la MS 26 début 1915. (MAE)

Les As

par Gérard HARTMANN

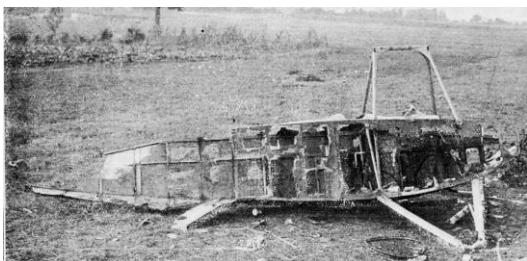
“Le titre d’as de guerre, créé pour ceux qui avaient abattu cinq appareils ennemis ou davantage, fut attribué à 184 pilotes en France entre 1915 et 1918. Tous ces aviateurs ont manifesté les qualités qui procurent en combat aérien des victoires répétées.

Ils ont eu aussi la chance de ne pas tomber trop tôt sur des adversaires trop coriaces, d’être secondés par des équipiers vigilants et adroits ou d’être conduits par un chef de patrouille sûr, de survivre assez pour s’aguerrir.

L’inventaire résultant est donc injuste : il exclut tous ceux qui, pourtant doués des qualités voulues, ont été trahis par le sort avant d’avoir totalisé le score requis”.

Général Lucien Robineau

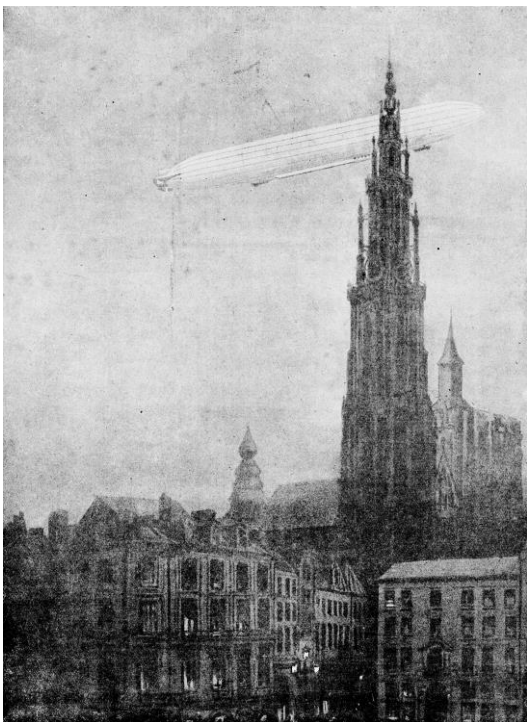
Après cinq mois de guerre, il apparaît clairement que la grande offensive du 6 septembre 1914 voulue par Joffre a échoué : la 6^{ème} armée au nord-est de Meaux ne peut avancer ; l'armée anglaise, établie sur le front Changis-Coulommiers, est clouée au sol ; la 5^{ème} armée qui devait attaquer sur le front Courtacon – Esternay – Sézanne, est bloquée ; la 9^{ème} armée, à l'est de la 5^{ème} armée, est dans l'incapacité de se mouvoir.



Taube allemand abattu par l'artillerie, septembre 1914. (MAE).

La bataille de l'Aisne, du 13 septembre au 14 octobre, n'a fait que des victimes. Les troupes de l'Axe, après leur erreur de la Marne, font route vers la mer, début octobre.

La bataille des Flandres, du 10 octobre 1914 au 31 janvier 1915 n'a rien apporté, sinon des morts.



Zeppelin au-dessus d'Anvers, septembre 1914. (L'illustration).

Après cinq terribles mois de guerre, d'août à décembre 1914, dix départements français sont pris par l'ennemi. La France est amputée au nord et à l'est de ses régions minières et industrielles ; l'Allemagne et ses alliés détiennent le quart des ressources françaises en acier et charbon. Cette guerre étant une bataille d'artillerie, la situation de la France dans ces conditions semble compromise gravement.



Batterie allemande Howitzer, octobre 1914. L'artillerie allemande est nettement supérieure. (MAE).

Dans l'Argonne, les nombreux combats qui se sont déroulés depuis septembre n'ont servi à rien, sinon à épuiser les hommes. Toute attaque s'est soldée par des pertes élevées. A Reims, Verdun et Belfort, même constatation. Les attaques se font à la baïonnette, mais les hommes sont rapidement fauchés par les mitrailleuses et l'artillerie. La guerre de mouvements a vécu ; il va falloir tenir les positions, et le conflit sera long. Vivres, munitions, réserves, renforts doivent être acheminés sans interruption pour tenir les lignes du front et tenter des percées.



Lord Kitchener, 1914. Une certaine idée de la guerre, celle du XIX^e siècle. (Le Matin).

Entre le 6 septembre et les premiers jours de janvier 1915, les Allemands ont consolidé leurs positions, creusant des tranchées dans le sol qu'aucune offensive n'est parvenue à déloger. L'infanterie ennemie est protégée par une imposante artillerie, amenée par rail. Neuf millions d'hommes sont ainsi cloués au sol sur le front ouest (en France) et sur le front est (en Russie).

1^{er} semestre 1915

Analysant la situation, les militaires demandent alors à leurs gouvernements des mesures à plus long terme : concentration des pièces d'artillerie, apport de munitions, d'armes automatiques, recours à l'aviation. Les réserves militaires étant épuisées, il faut organiser l'arrière. Le président de la République Raymond Poincaré décide de puiser dans le trésor public.

En janvier 1915, les alliés votent un blocus économique sur l'Allemagne, bloquant ses ports et imposant un contrôle sur les pays neutres. De nouveaux fronts sont ouverts : Courlande, Pologne, Galicie.

Les Alliés organisent une expédition aux Dardanelles, le 19 février 1915. La guerre fait maintenant rage sur le front turc, au Caucase, en Egypte, en Asie. Le 24 mai 1915, l'Italie entre en guerre et ouvre un nouveau front vers l'Autriche et en Afrique. Le conflit franco-allemand devient un embrasement général, une guerre mondiale.



Devant Varsovie, les troupes attendent le signal de l'attaque (février 1915). Musée de Péronne.

En France, dès le 15 décembre 1914, une organisation particulière est créée pour les besoins militaires. Le ministre de la Guerre, Alexandre Millerand, prend une série de mesures pour organiser la production. Les ingénieurs et techniciens sont progressivement retirés du front et versés aux usines d'armement où la production de masse commence. Toutes les usines automobiles de la région parisienne se reconvertissent dans la fabrication d'obus et canons. L'Etat fusionne la Société des moteurs Gnome et les usines Le Rhône, de manière à augmenter la production des moteurs rotatifs, jugée trop faible.

En mai 1915, Millerand fait appel au député socialiste de la Seine Albert Thomas pour organiser la production industrielle et acheminer les armes et munition au front.



Les soldats, à Ypres en Belgique, découvrent avec horreur les gaz toxiques (1915). MNI.

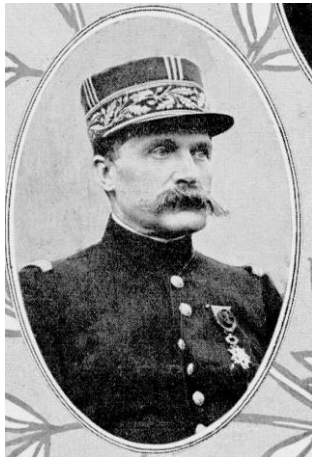
L'aviation a reçu de nouvelles missions : aux réglages d'artillerie, à l'observation du champ de bataille et la reconnaissance en zone ennemie s'ajoutent les bombardements, les missions « spéciales » d'espionnage, la chasse de jour¹ et la chasse de nuit (contre les Zeppelins) et l'Etat français finance enfin une aviation navale de guerre pour tenir le blocus.



Fin d'un duel aérien. L'Illustration.

1. Lire dans la même collection, la naissance de la chasse.

Destiné à protéger les convois en Manche, un 1^{er} centre d'aviation maritime est créé à Dunkerque en décembre 1914 et doté de six hydravions de combat (FBA armés) tandis que les Nieuport à flotteurs de Fréjus (1^{ers} hydravions français de la marine) sont transférés à Port-Saïd en Egypte et surveillent le canal de Suez. Les premières attaques sont portées par l'aviation alliée sur Zeebrugge le 17 février. Un second centre et un poste de combat sont créés à Boulogne-sur-Mer en mars 1915 pour couvrir la Manche, dotés d'hydravions de combat français FBA, comme à Dunkerque.



Le général Hirschauer en 1915. (Le Matin).

Les premiers bombardements stratégiques des usines Krupp et des usines de Zeppelins aux bords du lac de Constance ont lieu en mai 1915, non pas par des dirigeables, vers lesquels sont allés les budgets aéronautiques de 1908 à 1913, tous détruits ou immobilisés, mais par l'aviation alliée. Sur terre, sur mer, aux colonies, sur le front d'orient comme sur les fronts occidentaux, il faut des avions, toujours plus d'avions.



Jean-Baptiste Tricornot, marquis de Rose, le fondateur de la chasse française (1876-1916). Officier de cavalerie, brevet de

pilote civil obtenu le 23 novembre 1910 à Pau, brevet militaire n° 1, de Rose organise la chasse en 1915 à la MS 12. Il se tue aux commandes d'un SPAD VII en mai 1916. Il est photographié ici devant un Morane-Saulnier L à moteur Le Rhône. (MAE).

Un premier bilan de la première année de guerre montre que de juillet 1914 à juillet 1915, la France a été contrainte de former 600 aviateurs militaires (pilotes), de construire 1 540 avions, de fabriquer plus de 2 000 moteurs et 18 000 hélices.



Un Taube allemand est pris en chasse, février 1915. (L'Illustration).

Un total de 26 000 personnes est employé à l'été 1915 dans la construction aéronautique, avec un budget de 26 millions de francs.

Mais c'est insuffisant : un avion de guerre envoyé au front est vite détruit. Dans les écoles d'aviation militaires, de nouveau ouvertes, on casse du bois tous les jours.



Biplan Voisin de bombardement (pilote : Azit Pasco).

Responsable des fabrications et des approvisionnements aux armées, successeur du général Pierre Roques à la tête de l'aviation militaire française, le général Auguste Edouard Hirschauer, écarté en 1912 « pour incapacité à donner à la France les 800 aéronefs commandés » est rappelé en octobre 1914 (en septembre 1914 il gère l'organisation de la défense aérienne du camp retranché de Paris). L'homme fort de la République, fait appel pour le seconder à la mi-septembre 1915 à un sous-secrétaire d'Etat à l'aéronautique, René Besnard.

Manquant de moteurs d'avion, la France doit aussi fournir ses alliés : la Grande-Bretagne, l'Italie, la Russie, la Roumanie.

2nd semestre 1915

Sur le plan militaire, les troupes françaises sont bloquées en 1915 sur un front long de 450 kilomètres entièrement stabilisé et même solidement défendu car fortifié par l'action de Hindenburg. De vaines tentatives alliées sont tentées pour percer le front en Champagne et en Artois de mai à septembre, sans résultat, hormis de nombreux soldats tués et blessés.



Attaque anglaise de Loos près de Lille (fosse n° 11) le 25 octobre 1915. (MNI).

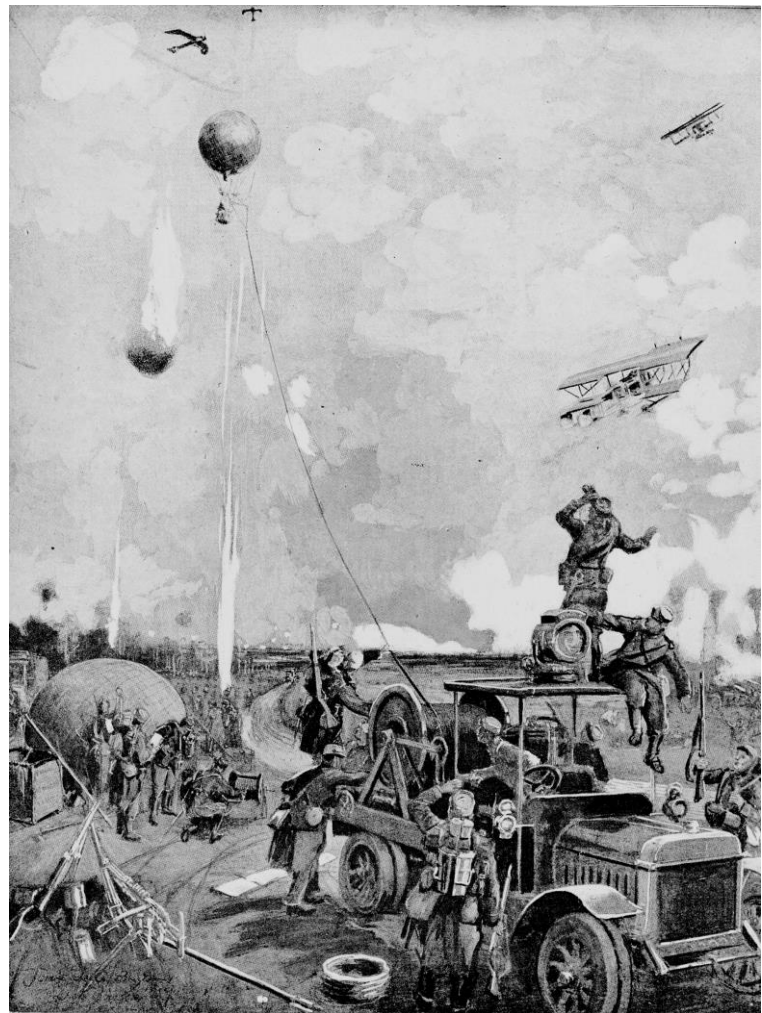
Le second semestre de l'année 1915 est marqué, au niveau des opérations aériennes, par de nombreux raids de Zeppelins sur Londres, sur Paris et sur la Russie².

Instaurée sur le courrier des soldats et la presse, la censure interdit aux journalistes de citer des noms, des lieux, des déplacements de troupes, l'armement utilisé, et d'indiquer les résultats des bombardements.



Nieuport au retour d'une mission (1915). L'avion est criblé de balles. (L'Illustration).

Trois fois par jour, le gouvernement publie des communiqués. Le 28 août, Adolphe Pégoud, après un terrible duel aérien, rentre se poser sur un appareil criblé de balles. Il a été victime du « fléau Fokker »³. Dans la soirée du 31 août, un communiqué officiel annonce : « *Le sous-lieutenant aviateur Pégoud est mort pour la France* ». L'aviateur qui a péri près de Montreux Petite-Croix (Territoire de Belfort) avait 26 ans.



Bataille de l'Aisne, 1915. (L'Illustration).

Après des débuts périlleux, les opérations de bombardement menées par aéroplane se déroulent maintenant avec succès. Le 13 septembre, l'aviation française bombarde Trèves, en représailles contre les bombardements des Zeppelins allemands sur la population civile. Le 23 septembre, l'aviation française bombarde Stuttgart. Début novembre, elle bombarde les usines de gaz asphyxiant de Dornach-Mulhouse. Le 28 novembre 1915, pour la 1^{ère} fois, un aéroplane britannique détruit, au large de Middlekerke, un sous-marin allemand, fléau des mers.

2. Lire à ce propos le dossier relatif aux bombardements stratégiques des Zeppelins, dans la même collection.

3. Lire le dossier Naissance de la chasse, dans la même collection.

Constructeur	Type	Moteur	Envergure	Longueur	Poids	Vitesse maxi	Autonomie	Mission
Morane-Saulnier	Type L	Gnôme 80 ch	10,30 m	6,32 m	680 kg	115 km/h	3 heures ½	Chasse
Morane-Saulnier	Type N	Gnôme 110 ch	8,30 m	6,70 m	510 kg	165 km/h	1 heure ½	Chasse
Nieuport	11	Le Rhône 80 ch	7,55 m	5,80 m	480 kg	156 km/h	2 heures ½	Chasse
Fokker	E III	Oberursel 100 ch	9,40 m	7,29 m	608 kg	141 km/h	1 heure ½	Chasse
Aviatik	C1	Mercedes 100 ch	12,50 m	8,50 m	1.288 kg	120 km/h	3 heures ½	Chasse
A.G.O.	C2	Benz 220 ch	14,48 m	9,84 m	1.360 kg	135 km/h	4 heures 10	Chasse
Bristol	Scout	Gnôme 80 ch	7,50 m	6,30 m	567 kg	160 km/h	2 heures	Chasse
Sopwith	Tabloïd	Gnôme 80 ch	7,77 m	6,20 m	508 kg	148 km/h	3 heures ½	Chasse
Martinsyde	S1	Gnôme 80 ch	8,43 m	6,40 m	645 kg	135 km/h	2 heures 50	Chasse
Voisin	Type V	Gnôme 110 ch	14,74 m	9,50 m	970 kg	112 km/h	3 heures ½	Bombardement
Caudron	G 4	Anzani 100 ch	17,20 m	7,16 m	1.350 kg	132 km/h	3 heures ½	Bombardement
Nieuport	6M	Gnôme 80 ch	10,97 m	7,92 m	490 kg	112 km/h	3 heures	Observation
Bréguet	AG4	Gnôme 110 ch	15,35 m	8,25 m	1.350 kg	100 km/h	2 heures	Observation
A.E.G.	B2	Mercedes 110 ch	12,98 m	7,80 m	1.250 kg	115 km/h	2 heures	Observation
Albatros	B2	Mercedes 100 ch	12,80 m	7,62 m	1.069 kg	105 km/h	4 heures	Observation
Rumpler	C1	Mercedes 160 ch	12,15 m	7,85 m	1.330 kg	152 km/h	3 heures	Bombardement
L.V.G.	C2	Mercedes 160 ch	12,85 m	8,10 m	1.402 kg	130 km/h	4 heures	Bombardement
Gotha	Taube	Mercedes 100 ch	14,50 m	10,00 m	1.026 kg	96 km/h	4 heures	Observation
Avro	504B	Gnôme 80 ch	10,97 m	8,97 m	714 kg	100 km/h	4 heures ½	Bombardement
R.A.F.	FE2b	Beardmore 160 ch	14,56 m	9,83 m	1.378 kg	146 km/h	2 heures ½	Chasse
R.A.F.	RE5	Beardmore 120 ch	13,56 m	7,98 m	1.075 kg	125 km/h	2 heures 25	Bombardement

Les appareils français et anglais en août 1915 face à leurs adversaires : totalement surclassés !



Nieuport 10 de Chasse (1916).

Naissance de l'As

Entre l'été 1915 et l'été 1916, les chiffres de la production aéronautique en France sont enfin en hausse : le budget pour l'aviation dépasse 230 millions de francs (il a décuplé !), 1 481 pilotes militaires obtiennent leur brevet, 4 469 appareils sont produits, 7 089 moteurs et plus de 35 000 hélices, monopolisant le travail de 31 000 personnes employées à la construction aéronautique, dont 10 % sont des femmes. Les états-majors alliés réclament : « *Nous voulons des avions, encore des avions !* ».



Garros est fait prisonnier le 18 avril 1915. (MAE).



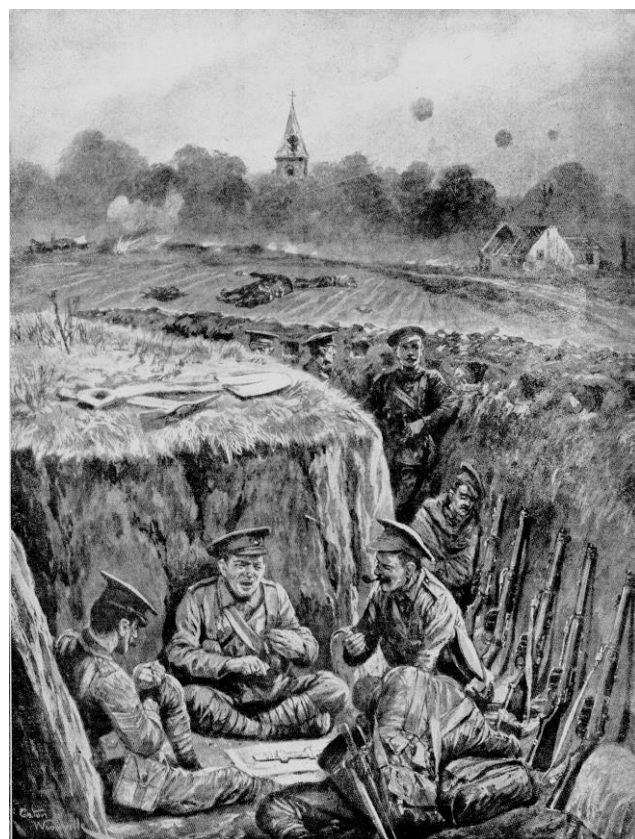
Védérines accomplit 7 missions spéciales en 1914 et 1915, sur Blériot, Morane-Saulnier L et N comme ici. (MAE).

Au cours du second semestre de l'année 1915, la guerre prend pour les Alliés une tournure dramatique. Le fléau Fokker a décimé l'aviation alliée. L'artillerie allemande semble invincible. Les Français au front manquent d'armes automatiques. Les Allemands emploient les gaz asphyxiants pour neutraliser l'ennemi. Les Britanniques vont utiliser pour la première

fois en 1916 et sans réelle doctrine d'emploi une arme nouvelle, des chars, dans la Somme. Dans tous les cas, malgré le fort investissement dans ces armes, les résultats sont très décevants. Dans l'aviation, les pertes sont importantes, mais la doctrine d'emploi de l'aviation, établie depuis 1912, ne varie pas : les avions sont utilisés individuellement en appui de l'armée de terre, avec des résultats discutables.

Cette situation s'aggrave brusquement en février 1916 à Verdun. Sous l'impulsion du pilote Manfred von Richthofen, surnommé « le baron rouge » les Allemands attaquent dorénavant en meutes. Les résultats sont stupéfiants. Les alliés perdent en un mois plus de 1 500 avions. Les armées alliées deviennent « aveugles ».

Ce mois de février 1916 est baptisé « *bloody month* » par les Britanniques. A la mi-1916, toutes les forces aériennes s'organisent par groupes de chasse, sur tous les fronts. L'avion de chasse devient alors une machine à tuer. Le chasseur protège les bombardiers, handicapés par leur charge et leur faible moteur. Il protège les ports et les arsenaux. Il abat les Zeppelins. Il protège le ciel des saucisses et autres avions d'observation, lâchés en prélude à des tirs d'artillerie et une attaque au sol. A présent, dans le ciel aussi, les mitrailleuses dévorent les hommes. Des deux côtés, les pertes humaines dans l'aviation sont lourdes, car la maîtrise du ciel conditionne le sort de la bataille au sol.



Troupes anglaises au repos, printemps 1916. (Le Panorama de la Guerre).

Le 6 février, contrairement à l'habitude de ne pas citer les pilotes militaires par leur nom, pas plus que l'endroit et l'issue du combat, un communiqué officiel, sans doute pris par la

nature du sujet, ne peut s'empêcher de citer : « Samedi matin [le 5 février 1916], le sergent pilote Guynemer a livré un combat à un avion ennemi dans la région de Frise et l'a abattu en flammes entre Asservillers et Herbécourt. C'est le 5^{ème} appareil ennemi abattu par le sergent Guynemer ». Guynemer devient un As.

Le communiqué ajoute : « Guynemer a 20 ans à peine. Quand la guerre éclata, il était encore un élève dans nos lycées. Sans attendre l'appel de sa classe, il s'engagea dans l'aviation. En avril 1915, il obtenait son brevet de pilote et devenait aussitôt le digne successeur de Garros, de Pégoud, de Gilbert, après avoir été leur émule. Chevalier de la Légion d'honneur, médaillé militaire, titulaire de la Croix de guerre avec les quatre palmes rappelant ses quatre précédentes citations à l'ordre de l'armée, Guynemer a livré victorieusement, le 5 février, son 15^{ème} combat ». Cette citation crée le mythe des As.



Les aviateurs Roland Garros et Eugène Gilbert, en 1914, dont la photographie reparait en 1916. (MAE).

Les résultats sur le terrain sont si dérisoires, le nombre de morts et blessés si grand que l'état-major décide de ne plus communiquer les chiffres des soldats tués. Seules les victimes civiles sont dénombrées, sans doute pour donner à l'état-major bonne conscience dans ce bain de sang. Désormais, les gouvernements ne livrent plus dans leurs communiqués que des

informations très générales, sans fournir les détails qui « servent à l'ennemi ». Seul, le cas des As échappe à cette loi.

Après de l'opinion, les As ont le mérite de faire oublier les nombreux morts de la Somme et de Verdun. Présidé par Raymond Poincaré, le gouvernement formé de radicaux de gauche qui avait voté en 1905 la loi Combes de séparation de l'église et de l'Etat, trouve simultanément une nouvelle héroïne qui permet de rassurer les millions de chrétiens : Jeanne d'Arc. Des statues sont érigées partout, et le mythe de la pucelle qui a sauvé la France est déclamé par les élus républicains avec le plus grand sérieux.

Le 27 février 1916, c'est Navarre qui a droit aux honneurs des communiqués. Le jeune adjudant, sur son Nieuport, a abattu deux Fokker, ce qui porte à cinq le nombre de ses victoires. Il accède au rang d'As. Quatre jours plus tard, il obtient une sixième victoire aérienne.



Troupes australiennes dans la Somme, été 1916, « nous voulons [revoir] notre mère ».

Le 26 avril 1916, le nom du sergent Treille de Grandseigne, 25 ans, est cité dans un communiqué. Après avoir abattu un Fokker en janvier 1916, explosé un projecteur allemand qui le pointait en pleine nuit, lancé des bombes incendiaires sur un croiseur allemand, il a abattu un Zeppelin au canon.

Simultanément, un communiqué annonce tristement la mort de l'aviateur et grand sportif (as du volant) Georges Boillot, tué par les balles de mitrailleuses d'un Fokker. Le même communiqué annonce que Navarre a abattu son 11^{ème} avion à Chattancourt dans la Meuse.

Le commandant de Rose, organisateur de la chasse française, disparaît en mai, sur le nouveau chasseur Spad S.VII.



Le commandant Jean-Baptiste Charles baron de Tricornot marquis de Rose (1876-1916) à bord de son Nieuport 10 bien sûr décoré ... d'une rose, 1916. (AéCF).

En juin, des escadrilles françaises lancent des obus sur les arsenaux de la rive droite du Rhin. Au retour, les aviateurs sont pris en chasse par des Fokker. La chasse française intervient. Au cours du combat qui s'ensuit, le sous-lieutenant Charles Nungesser descend son 8^{ème} avion, un Fokker, le sergent Chainat son 4^{ème}, Guynemer son 9^{ème}.

Le lieutenant Chaput, à Saint-Mihiel, descend dans le même assaut deux chasseurs allemands et totalise 6 victoires.



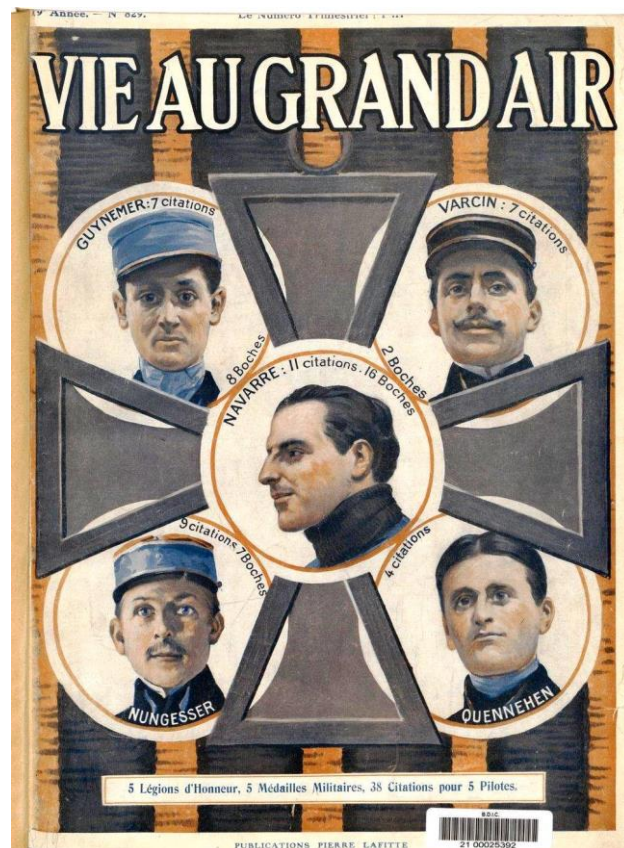
Lieutenant William Barnard Rhodes-Moorhouse (1887-27 avril 1915), héros du Derby Aérien 1914 en sport, tombé au front le 26 avril 1915, premier aviateur honoré de la Victoria Cross pour service rendu dans l'aviation britannique. (IWM).



Oswald Boelcke (1891-1916), mort au combat le 28 octobre 1916, première Croix de guerre décernée à un aviateur. (Musée des techniques de Berlin).

Le vedettariat fait autour des As ne plaît pas à tout le monde : considérés comme totalement indisciplinés par les militaires et promus indûment et trop vite à des grades trop élevés, les As n'existent plus que par leur « tableau de chasse ». Certains soldats affirment que tout est bon pour augmenter leur score : ils paient des hommes de main pour dénombrer au sol les avions abattus, cherchent dans le ciel les équipages les plus vulnérables, vivent au jour le jour et laissent des ardoises un peu partout... Seuls cités, les pilotes de chasse ne se font pas des amis au sein des escadrilles d'observation et de bombardement, exclus du palmarès.

Le 17 juillet 1916, c'est le sergent Noël de Rochefort qui prend place parmi les As. Le 24 juillet, le lieutenant Chaput abat son 8^{ème} appareil.

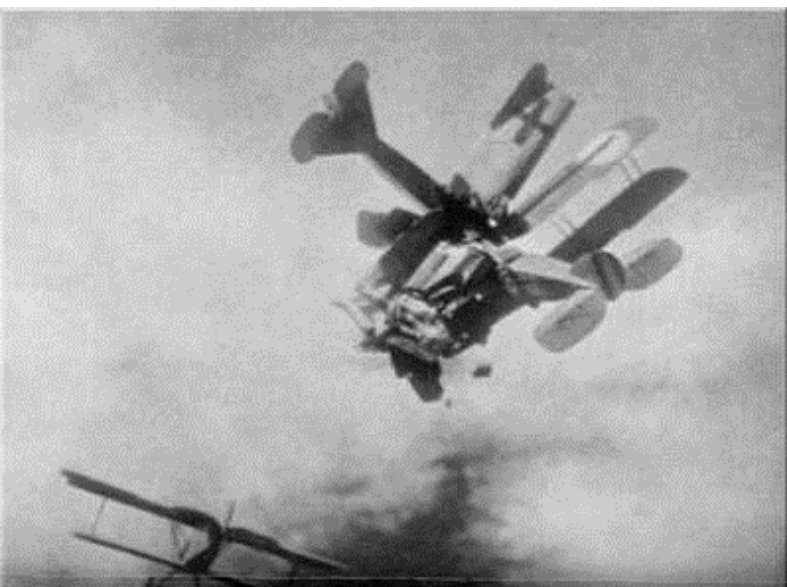


Citation de cinq aviateurs, 1916. (La Vie Au Grand Air).



Quand la France perd pied

Alors qu'il était raisonnable de limiter les types d'avions à quelques modèles les plus performants, de manière à pouvoir les produire massivement, c'est l'inverse qui se produit en 1916. Chez Morane-Saulnier, pour ne citer qu'un exemple, les nouveaux types sortent à un rythme effréné ; la nomenclature des appareils ne correspond pas aux appellations dans l'armée française et encore moins avec celle des régiments du R.F.C. britannique. Elle correspond à la nomenclature constructeur. Le type N pour l'armée s'appelle officiellement MS type 5 ou V (chiffres romains) dans les régiments du R.F.C. Dès leur création, les Services Techniques de l'Aéronautique (STAé) nomment MS-1 le type G, MS-2 le type H, MS-3 le type L, MS-4 le type M, MS-5 le type N, MS-7 le type BB, MS-23 le type AC et MS-27 le type AI. L'année suivante, le constructeur pour simplifier va adopter les chiffres arabes : MS-30.



Le combat aérien a aussi ses héros anonymes. Quand on n'a plus de balles, on peut encore lutter. C'est ce que fit le maréchal des logis et aviateur français Jehan Macquart de Terline, 24 ans, le 27 juillet 1916. (Panorama de la Guerre).

C'est surtout l'absence de bon moteur qui pénalise l'aviation française. Si l'Allemagne dispose en grand nombre chez Benz et Daimler (Mercedes) de robustes 6-cyl de 140, 160 et 180 ch, les motoristes français sont tout juste capables de sortir en grande série un 130 ch (Clerget-Blin) et avec difficultés un 160 ch (Gnome et Rhône). La pénurie de moteurs incite Hispano-Suiza à sortir un moteur d'aviation, le fameux V8 de 140 ch, tandis que chez Lorraine-Dietrich l'ingénieur Barbarou étudie des 6-cyl et V12 de grande puissance. En 1916, tout ce qui peut propulser un avion est adopté, même les moteurs de sport qui ne tiennent pas une heure.

C'est ainsi que le Morane-Saulnier type I commandé à 38 unités par l'Armée française en décembre 1913 est refabriquée en série. Dans la nomenclature militaire, il s'agit du type Nbis

destiné au R.F.C. et qui porte la numérotation MS-6 (ou MS-VI) chez le constructeur. Par rapport au type N français, le R.F.C. a demandé des améliorations en début d'année 1915 qui se retrouvent sur le type I de série livré en avril mai 1916 : moteur Le Rhône 9J rotatif mono soupape de 110 ch actionnant une bipale en bois de 2,40 mètre de diamètre (identique à celle du type N français) mais avec un pas plus important de 2,70 mètres contre 2,10 mètres au type N de base). L'envergure passe de 8,15 mètres à 8,25 mètres, la longueur du fuselage étant réduite de deux centimètres. La surface portante, déterminant la charge, trop faible aux dires du R.F.C. passe de 11 m² à 12 m².

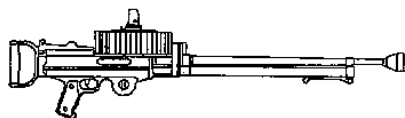
Mitrailleuse	Munitions	Cadence de tir	Poids
Hotchkiss Mle 1909	8 mm x 50 R	600 cpm	12,3 kg
Lewis Mk I	7,7 mm x 56 R	550 cpm	11,4 kg
Lewis Mk II	7,7 mm x 56 R	700 cpm	7,7 kg
Vickers Mk I	7,7 mm x 56 R	850 cpm	13,0 kg
LMG 08/15 Spandau	7,92 mm x 57	450 cpm	5,9 kg
MG 14 Parabellum	7,92 mm x 57	700 cpm	4,3 kg
Becker	20 mm x 70 RB	325 cpm	30,0 kg
Schwarzlose 07/16	8 mm x 56 R	570 cpm	9,5 kg
Browning 0.30	7,62 mm x 63	490 cpm	7,2 kg
Madsen Mdl 1902	7,62 mm x 54	425 cpm	4,1 kg
FIAT Revelli 1914	6,5 mm x 52	450 cpm	7,7 kg
Marlin 1917	7,7 mm x 63	640 cpm	4,5 kg

Mitrailleuses utilisées par l'Armée française 1914-1918.

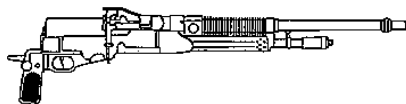


Obus lancés depuis un avion, 1916. Les pilotes devaient survoler les camps adverses, ils prenaient beaucoup de risques pour un résultat dérisoire. (MAE).

Concernant les armes, c'est le même constat : on tâtonne. Le 1^{er} emploi d'une mitrailleuse Lewis en combat aérien remonte au 22 août 1914 (sans succès d'ailleurs), mais début 1915, des essais de mitrailleuses sont effectués par l'aviation maritime à St Pol-sur-Mer où se trouvent réunis des unités françaises et un régiment du RNAS. Ces essais montrent que la meilleure arme pour un hydravion de combat est la mitrailleuse Lewis de 7,7 mm, tirant 47 cartouches à partir d'une « boîte de camembert ».

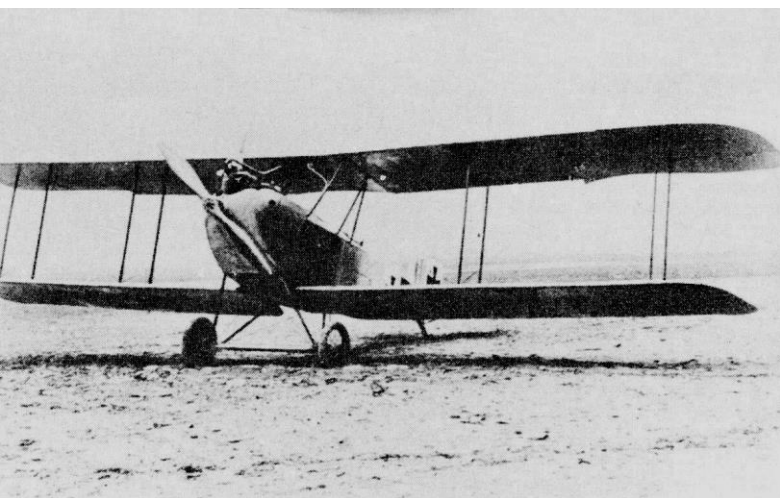


Mitrailleuse Lewis Mark I type « aviation » (1916).



Mitrailleuse Hotchkiss type 1909 (1917).

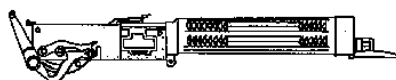
Mais la Marine, qui dépend de l'Armée pour la fourniture des moteurs et aussi des armes, doit attendre plus d'un an les Lewis qu'elle a commandées. Les mitrailleuses Hotchkiss françaises de 8 mm montées en attendant s'enrayent. En avril 1916, l'Armée propose à la Marine un lot de mitrailleuses danoises Madsen, qui tirent théoriquement les mêmes munitions que les Hotchkiss. En octobre 1916, l'aviation navale reçoit des mitrailleuses Vickers de 7,7 mm. La pénurie d'armes dure toute l'année 1917 et il faut attendre le printemps 1918 pour que les hydravions français soient enfin armés et défendus correctement.



Biplan allemand AEG type C IV, biplace de reconnaissance équipé d'un moteur Daimler de 160 ch (printemps 1916). L'avion était construit partiellement en métal. (MTB).

Ceci explique pourquoi en 1916 et 1917, il est nécessaire de faire accompagner par la chasse les hydravions de combat français, alourdis par l'emport de bombes, pour assurer leur défense. Cet exemple montre que si la doctrine d'emploi est bonne, la réalité industrielle oblige les militaires à des compromis.

En 1916, la mitrailleuse Hotchkiss fait place dans les régiments du R.F.C. (chasse britannique) à une Vickers de même calibre, le nombre de cartouches passant de 47 à 250. Face aux appareils allemands, qui disposent maintenant de 200 ch et sont plus rapides que les chasseurs alliés, l'armement devient le dernier rempart de l'aviateur.

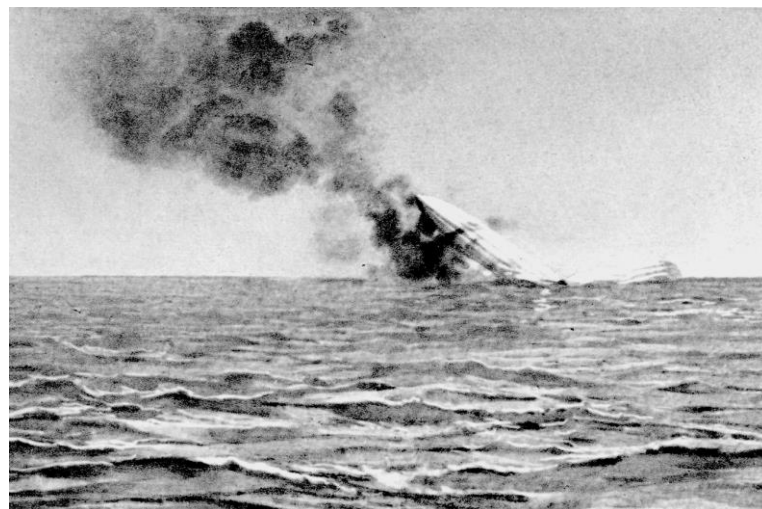


Mitrailleuse Vickers-Maxim Mk I de 7,7 mm (1916).



Le Nieuport 10, biplace d'observation, qui précéda en 1915 le Nieuport 11. (Musée de Biscarrosse).

La mitrailleuse Hotchkiss arme le Nieuport 11 ou « bébé » Nieuport, 1^{er} monoplace français conçu exclusivement pour la chasse, montée sur le dessus de l'aile supérieure, une disposition moins efficace que sur le Fokker ? En revanche, le « bébé » Nieuport, rapide et maniable, tient tête au chasseur allemand. Vu aux Dardanelles dans les rangs du RNAS en 1915, le chasseur dans ses premières versions souffre d'un défaut de structure. Après correction, il est mis en service au front à partir de février 1916, et s'avère supérieur aux machines allemandes quand il est piloté par des As comme Navarre, Deullin ou Nungesser.



Le Zeppelin L20, abattu le 5 mai 1916. (Panorama de la Guerre).

Equipé non plus d'un moteur rotatif Le Rhône de 80 ch comme le Nieuport 11, mais d'un Le Rhône 9J de 110 ch, le Nieuport 16 entre en service au début de l'été 1916. Avec

une mitrailleuse Lewis montée sur l'aile supérieure, le petit chasseur ne semble pas supérieur à son prédécesseur. Les As belges Coppens et Thieffry, l'As britannique Albert Ball utilisent ce monoplace de chasse.



Un Farman britannique, début 1916. (L'Illustration).



Max Immelman (1890-1916), inventeur de la figure acrobatique portant son nom, une demi boucle suivie d'un demi tonneau, tombé le 18 juin 1916, premier aviateur à recevoir la Médaille pour le mérite. (MTB).



Appareil photographique monté sur appareil britannique RAF BE2C, 1916. (IWM).



L'usine Clerget-Blin de Levallois en 1916. Elle produit des 9-cyl rotatifs de 130 ch en grande série. (Musée de Biscarrosse).



Le pilote russe Ivan Smirnov après qu'il ait capturé un officier pilote allemand sur son Morane-Saulnier type I à la décoration macabre, emblème de son 19ème régiment.



Fin du voyage pour le Morane-Saulnier N du Squadron Leader R.P. Turner du R.F.C. abattu le 9 mars 1916 par un appareil allemand biplace au-dessus de la Belgique.

2nd semestre 1916

Le 6 août 1916, un communiqué annonce la mort d'un aviateur franco-russe, Edwards Pulpe, 36 ans, servant sur le front russe. Le 17 août, sur le front de la Somme, le sous-lieutenant Guynemer abat son 13^{ème} avion, et dès le jour suivant, son 14^{ème}. Le même jour, le sous-lieutenant Heurteaux accède au rang d'As, avec cinq victoires aériennes.

Le 21 août, un nouveau communiqué annonce laconiquement la mort de l'aviateur Brindejonc des Moulinais, sans fournir de détails. En fait, Brindejonc a été abattu par l'artillerie française. Quand le canon tonne, pour chasser du ciel une meute ennemie, les aviateurs isolés et donc invisibles ne sont plus en sécurité.



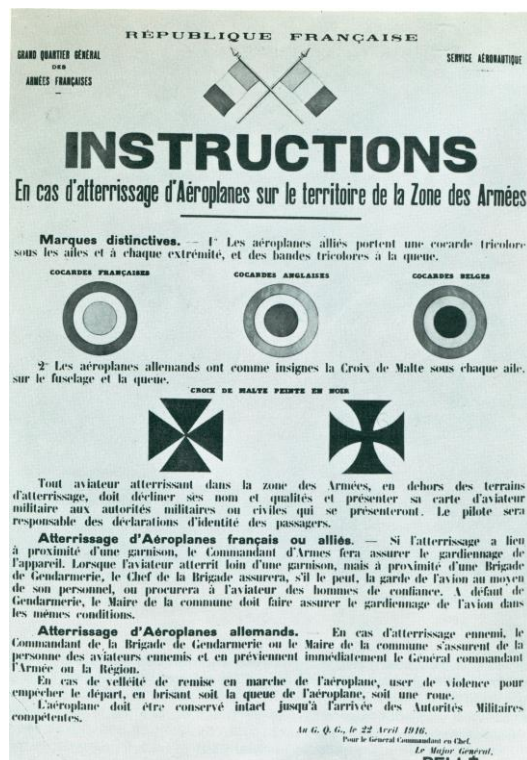
Restes d'un duel qui s'est déroulé à 4 000 mètres. Peu de blessés et beaucoup de morts, c'est le sort des aviateurs. (Août 1916).

Le 23 août, sur le front de la Somme, l'adjudant Delorme abat au-dessus de Moislains son 5^{ème} avion et accède lui aussi au rang des As. Les deux jours suivants, les sous-lieutenants Deullin et de la Tour abattent chacun leur 5^{ème} appareil.



Un Nieuport a été abattu. Août 1916. Le nom de l'aviateur n'est pas cité. (Musée de Péronne).

Début septembre, l'adjudant Maxime Lenoir de l'escadrille N.23 (Nieuport) reçoit la croix de chevalier de la Légion d'honneur pour ses états de service : depuis onze mois, sans interruption, il a livré 91 combats, rentrant le plus souvent avec un avion criblé de balles. Le 4 août 1916, il a abattu son 6^{ème} avion. Dès le 22 septembre, il enregistre sa 10^{ème} victoire aérienne.



Instructions en cas d'atterrissage en zone ennemie, du 22 avril 1916. (MAE).

Sur le front de la Somme où des combats terribles font rage, la journée du 15 septembre est à marquer d'une pierre blanche. Le communiqué affirme : « Nos pilotes se sont aujourd'hui tout particulièrement distingués. Au cours de nombreux combats livrés au-dessus des lignes ennemies, le sous-lieutenant Guynemer a abattu son 16^{ème} appareil, le sous-lieutenant Nungesser son 12^{ème}, le sous-lieutenant Heurteaux son 6^{ème}, le sous-lieutenant de Rochefort son 6^{ème} également. »

Ce dernier aviateur est porté disparu le jour suivant.

Le 22 septembre, sur le même front, de nombreux combats ont lieu, cinquante-six selon le communiqué d'Etat, et le tableau de chasse des pilotes français s'allonge. L'adjudant Dorme a abattu son 11^{ème} avion, le lieutenant Deullin son 7^{ème}, l'adjudant Tarascon son 6^{ème}. Le 23 septembre, l'aviateur américain Kiffin Rockwell qui servait dans les rangs de l'aviation française, s'est fait descendre à Thann en Alsace. Il est le quatrième Américain à verser son sang pour la France, après Chapman, Wilco et Seeger. Le cinquième, dans une semaine, sera Norman Price.

Début octobre, un communiqué britannique signale que le capitaine Albert Ball possède à son actif 29 victoires aériennes, plus un Drachen. Un communiqué français le même jour annonce que le sergent Johannes Sauvage, 19 ans, avec cinq avions ennemis abattus, entre dans le cercle des As. Dans la nuit du 9 au 10 octobre, après une mission de bombardement sur la fabrique d'armes Mauser à Oberndorf dans le Wurtemberg en Allemagne, l'adjudant Henri-Charles Baron, 23 ans, est tué au combat.



Un avion abattu, septembre 1916. (LPG).

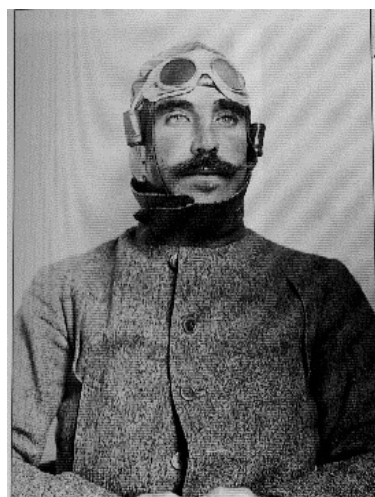
Le 22 octobre, un communiqué consacre un nouvel As français, le maréchal des logis Georges Flachaire.

Fin octobre 1916, l'As allemand Oswald Boelke est annoncé tué au combat à la suite d'une collision dans les airs avec l'un de ses camarades. Personne ne se gausse : de tels accidents se produisent partout.

maréchal des logis Viallet et du maréchal des logis Flachaire. Les aviateurs d'observation, de bombardement sont toujours ignorés.

Le 18 décembre, au cours d'un combat aérien dans la région de Douaumont, le capitaine Robert de Beauchamp, 29 ans, auteur du 1^{er} raid de bombardement sur les usines Krupp à Essen, est tué d'une balle en pleine tête par un aviateur allemand.

Le 27 décembre, le soldat mitrailleur Martin, compagnon habituel du sous-lieutenant Lhoste, entre chez les as avec une 5^{ème} victoire aérienne. Dans le même communiqué, sont signalés la 7^{ème} victoire du lieutenant Heurteaux, la 8^{ème} du lieutenant de La Tour, la 6^{ème} de l'adjudant Lufbery.



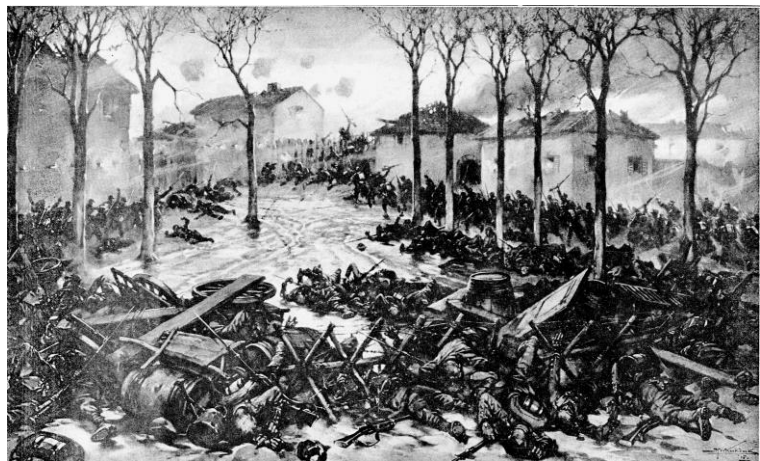
René Mesguich, en tenue d'aviateur. (MAE).

Le meilleur appareil de chasse de l'année 1916 apparaît en escadrilles en mai, aux mains de Guynemer : le Nieuport 17 est une machine (enfin) très au point, une arme remarquable. Propulsé par un moteur en étoile rotatif Le Rhône 9J de 120 ch (ou Clerget de 130 ch dans l'armée britannique), armé d'une mitrailleuse synchronisée de capot Vickers, la version de série (production estimée de 1916 à 1917 : 4 000 exemplaires) équipe la presque totalité des escadrilles françaises fin 1916, et plusieurs unités de l'aviation navale. Les Anglais, les Italiens, les Russes et les Belges adoptent la machine.



L'aviateur René Vidart au départ d'une mission sur Nieuport en 1916. (MAE).

Un communiqué du 2 novembre mentionne la 6^{ème} victoire de l'adjudant Sayaret, la 7^{ème} de l'adjudant Paul Tarascon. Deux jours plus tard, c'est l'adjudant R. de Bonnefoy qui accède au rang d'As. Le communiqué du 18 novembre consacre deux nouveaux As : le sous-lieutenant Loste et le maréchal des logis mitrailleur Vitalis. Le 24 novembre, un communiqué rapporte la 10^{ème} victoire du lieutenant Deullin, la 6^{ème} du



Bataille de Verdun, 1916. Un massacre sans nom. (LPG).

Aux mains des As Nungesser, Madon, Guynemer (escadrille des Cigognes), le Nieuport 17 est capable de repousser les escadrilles allemandes. Certains pilotes font fixer une seconde mitrailleuse sur l'aile supérieure, de manière à augmenter leurs chances de succès.



On les aura ! Mais les fonds manquent et l'Etat multiplie les souscriptions.



Maurice Happe (1882-1930), père du bombardement en tapis, dont le nom n'apparaît nulle part dans les communiqués. Sa tête est mise à prix par les Allemands. (Coll. J. Happe).

Janvier-juillet 1917

« Nous voulons des avions, toujours plus d'avions » clamaient les chefs d'état-major en 1915. De fait, tout le budget de l'Etat a été dépensé pour l'armement, au point qu'il va falloir emprunter aux banques britanniques et américaines contre des actifs publics. En un an, la production d'obus a quintuplé ; plus technique, la production aéronautique n'a progressé que de 180 %, avec 7 549 appareils fabriqués sur le sol français en 1916, 16 785 moteurs d'avion, 48 500 hélices, tandis que 2 698 nouveaux aviateurs sont versés au front. Mais les pertes sont tout aussi énormes. L'espérance de vie d'un jeune aviateur au front est limitée, trois à quatre semaines tout au plus. Et pourtant on ne vole pas de nuit, quand il pleut, quand il y a du brouillard, des nuages, quand le vent dépasse 20 m/s !



Heurteaux, l'as aux 21 victoires en janvier 1917, devant son SPAD S VII. (LPG).

Seul élément à visage humain dans ce massacre par un ennemi invisible et sournois (artillerie balistique), l'As parvient à faire oublier à la population (qui, heureusement, en ignore l'ampleur) les terribles chiffres et l'effroyable vérité des combats de 1916 : à Verdun, du 21 février au 15 décembre, 700 000 hommes sont morts et deux millions ont été sévèrement blessés dans les deux camps ; dans la Somme, entre le 1^{er} juillet et la fin d'année, on dénombre un million d'hommes et huit millions de blessés, Anglais, Français, Allemands, Autrichiens, sans aucun résultat tangible au plan militaire. L'empire britannique verra périr un million de ses jeunes sur notre sol...

Les communiqués succèdent chaque jour aux communiqués, apportant les (mauvaises)

nouvelles. Quand le président de la République Raymond Poincaré se rend sur les lignes du front, pensant faire un discours et rassurer les soldats, le spectacle qu'il voit le glace d'effroi, au point qu'il ne peut desserrer les dents pendant trois jours. L'artillerie et les mitrailleuses allemandes fauchent les hommes jour après jour et la France n'a rien à opposer à la mitraille, sinon sacrifier la vie de ses enfants. Dans les tranchées, la guerre devient impalpable, presque irréelle. Les hommes se jettent à l'attaque pour sortir de l'enfer. Les seuls communiqués un peu rassurants sont ceux de l'aviation.



Robert de Beauchamp (février 1917).



L'offensive d'avril 1917 au chemin des Dames. C'est un dessin d'artiste : les alliés n'ont pratiquement pas d'aviation et on ne laisse parler que les canons. Ce sera le dernier massacre gratuit des soldats français qui refusent désormais d'attaquer sans le support de l'aviation. Aquarelle de Paul Lengellé. (MAE).

Le 5 janvier 1917, le sous-lieutenant Delorme fait son entrée chez les As. Le 16

janvier, c'est l'escadrille N.65, avec 50 victoires aériennes, qui est décorée. Elle a compté dans ses rangs le regretté Boillot et le benjamin des As français, le sergent Sauvage, récemment tué en combat aérien. L'escadrille se glorifie de la présence dans ses rangs de Charles Nungesser, 21 victoires, et du capitaine observateur Jacques de Sieyès, porté vers l'aviation après avoir eu deux bras cassés et une jambe emportée au front.

Le communiqué du 27 janvier 1917 signale la 30^{ème} victoire de Guymener. Le tableau de classe français est alors le suivant :

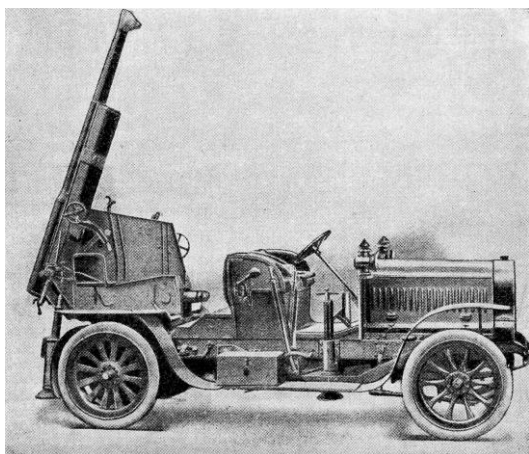
1. Guynemer, 30
2. Nungesser, 21
3. Heurteaux, 19
4. Dorme, 17
5. Navarre, 12
6. Lenoir, 11
7. Deullin, 10
8. Chainat, 9
9. Chaput, 8
10. Tarascon, 8
11. Sauvage, 8
12. Viallet, 7
13. Pégoud, 6
14. De Rochefort, 6
15. Sayaret, 6
16. De La Tour, 6
17. Flachaire, 6
18. Lufbéry, 6
19. Loste, 6
20. Jailler, 6
21. De Bonnefoy, 5
22. Bloch, 5
23. Vitalis, 5
24. Martin, 5
25. Delorme, 5
26. Doumer, 5.

Début mars, de nouveaux As entrent au Panthéon des aviateurs : le lieutenant Gastin, le maréchal des logis Marcel Hauss, l'adjudant Madon, l'adjudant Casale.

De manière à restructurer l'aviation, le général Guillemin est nommé à la direction générale de l'aéronautique. Il doit aussi coordonner les besoins des lignes du front avec les moyens industriels de l'arrière.



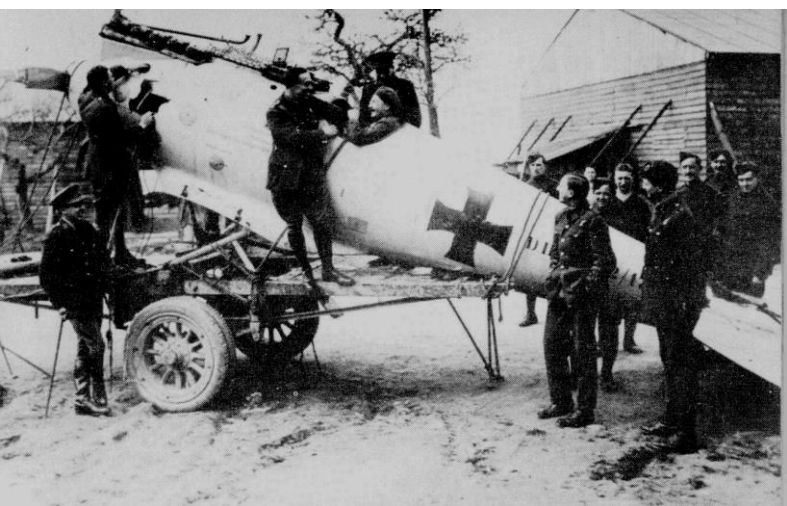
Jean Baumont (mars 1917).



Canon français de « défense contre avion » DCA, 1916. (LPG).

Le 6 mars 1917, le lieutenant aviateur Armand Pinsard en abattant un Rumpler à Laval dans la Marne, entre chez les As, avec cinq victoires. Le 16 mars, un communiqué annonce que le lieutenant Jean Baumont, effectuant un bombardement loin derrière les lignes (300 km) au-dessus de l'Allemagne, est le seul à rentrer de son escadrille. Enfin il est question des pilotes de bombardement !

Le 18 mars, l'adjudant Douchy entre chez les As. Le 22 mars, un communiqué russe annonce que l'aviateur français Marcel Paillette, dans la région de Wladimir-Volinsky, a abattu deux ennemis au cours du même combat. Le 7 mai, l'as des as anglais (42 victoires) Albert Ball, 21 ans, est porté disparu. Par la suite, on apprend qu'il a été tué en France et enterré près de Lille le 17 mai.

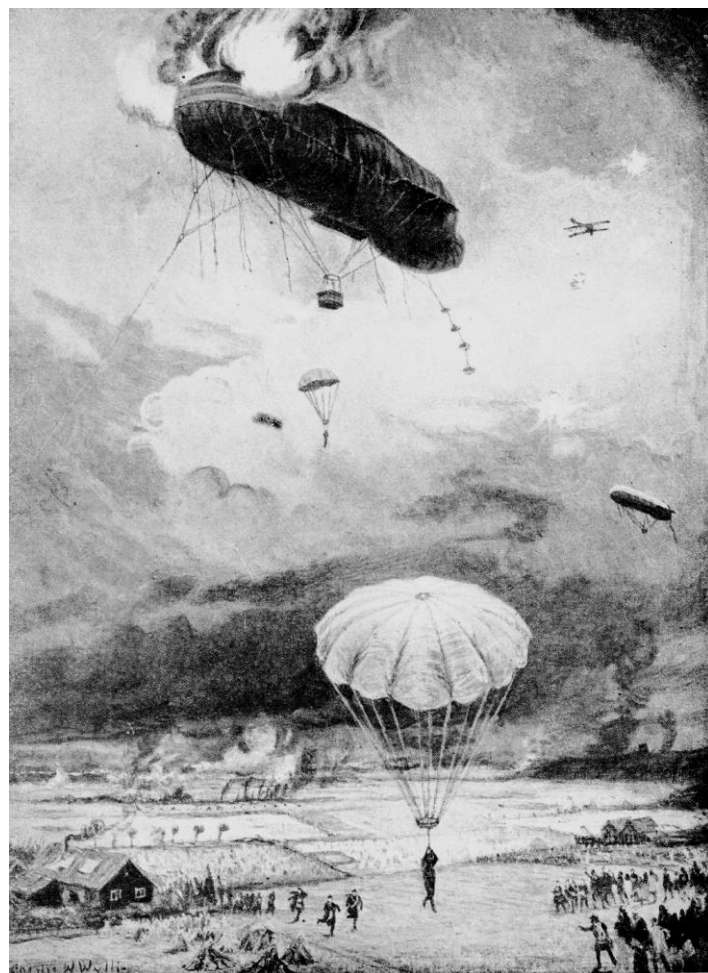


Le Pfalz D III, le meilleur avion de chasse allemand de l'été 1917, avec le Fokker Triplan. Sur cette prise de guerre, les pilotes anglais observent l'emplacement des deux mitrailleuses Spandau. (MRA).

En mai 1917, les responsables des forces alliées, sous l'impulsion du général French, de Foch et Joffre - Nivelle ayant été écarté au profit de Pétain, partisan de la défense plutôt que de l'attaque - de Churchill alors responsable de la marine mais aspirant à de plus hautes responsabilités, prennent plusieurs décisions qui vont décider du sort de la guerre.

Ils demandent le renfort des armées de

défense sur les positions du front afin de parer toute offensive de l'axe, en particulier pour protéger Paris, une mission confiée à Pétain. Ils décident le développement et fabrication massive de chars, seul moyen de franchir les barbelés et les casemates enterrées des défenses Hindenburg, une mission confiée à l'industriel Louis Renault. Ils décident la poursuite accélérée du programme des avions de bombardement bimoteurs, seuls capables de frapper l'industrie allemande loin derrière les lignes, confiée à Caudron (Breguet est écarté). Ils décident la mise au point de moteurs de 250 ch et plus, nécessaires à la chasse et au bombardement. Ils décident le développement d'armes explosives type *Shrapnel*. Ils décident de faire appel à la main d'œuvre étrangère pour les travaux des champs (il faut bien nourrir la population !). Ces mesures s'accompagnent d'un renforcement considérable de l'aviation, en attendant l'arrivée de troupes supplémentaires alliées promises par les Russes et les Américains, ces derniers s'étant enfin décidés à entrer en guerre.



Ballon d'observation en flammes (1917). Certains pilotes tels le père Léon Bourjade se font une « spécialité » d'abattre les ballons d'observation ennemis, les Drachen très fortement défendus. (LPG).

Au cours de la 1^{ère} semaine de mai, les communiqués indiquent que les pilotes français ont descendu 25 avions allemands, pour 60 avions français perdus, avec 51 appareils allemands tombés dans nos lignes.

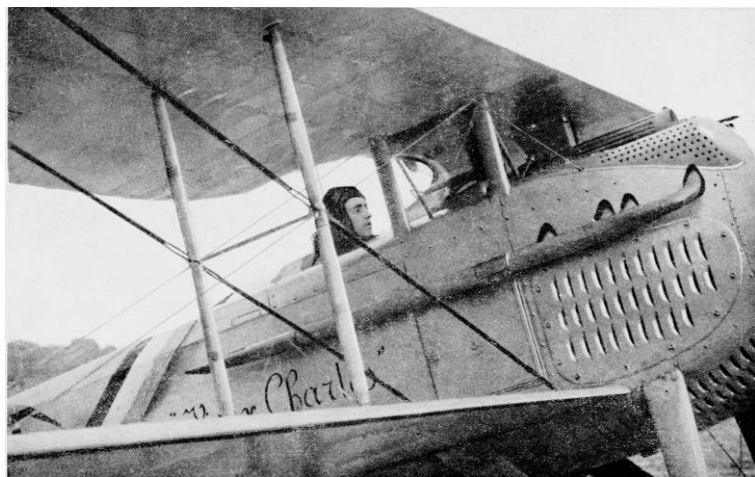


Les As allemands et, indiqué au-dessus, leurs victoires, de gauche à droite : Veltjens, Boenigk, von Schleich, Loerzer, Goering, Udet, Bongartz, Jacobs. (MTB).



Le Morane-Saulnier parasol à moteur Gnome & Rhône 165ch, une excellente machine. (MAE).

En mai 1917, le capitaine Guynemer a décroché ses 37^{ème} et 38^{ème} victoires, le sous-lieutenant Nungesser a abattu trois appareils allemands, portant son score à 24 victoires, le capitaine Heurteaux décroche sa 21^{ème} victoire mais il a été grièvement blessé en attaquant seul neuf appareils ennemis, le lieutenant Pinsard décroche ses 11^{ème} et 12^{ème} victoires aériennes, l'adjudant Madon sa 10^{ème} victoire. Le 10 mai s'écrase dans les lignes du front le capitaine Le Cour Grandmaison, qui avait remporté récemment sa 5^{ème} victoire, et un communiqué signale la mort de l'aviateur italien François Brach-Papa.



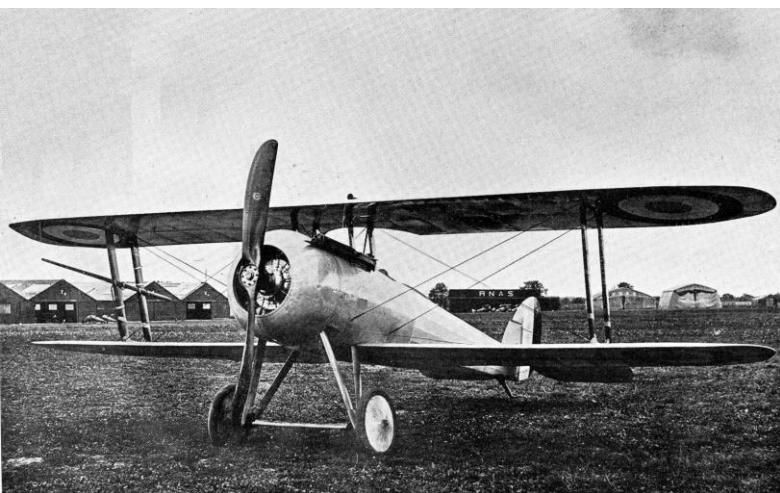
Le SPAD S VII de Guynemer, baptisé le « vieux Charles » (mai 1917). (MAE).

La semaine suivante, Nungesser augmente son score de trois victoires, Dorme, Deullin, Chaput, Jailler et Casale le leur d'une unité, tandis que le capitaine Auger fait son entrée chez les As. Le 19 mai, le capitaine René Doumer, fils du président Paul Doumer, tombe au combat. Le 25 mai, Guynemer abat quatre avions ennemis, ce qui porte son score personnel à 43 (l'escadrille des cigognes) à 120. Au cours de la 3^{ème} semaine de mai, Pinsard abat trois avions ennemis, portant son total à 15, Madon abat son 12^{ème} avion, le sous-lieutenant Tarascon son 11^{ème}, l'adjudant Jailler son 10^{ème}. Trois nouveaux As font leur apparition : le capitaine Matton, l'adjudant René Fonck, nouveau « tueur d'aviateurs », et le maréchal des logis Soulier.



L'adjudant René Dorme, 23 victoires officielles, sans doute au moins 40, tué en combat aérien à Abaucourt-lès-Souppleville dans la Meuse le 25 mai 1917. (LPG).

Ces scores élevés de la chasse française sont dus à une arme nouvelle : le SPAD S VII à moteur Hispano-Suiza de 150 ch. Digne successeur des Nieuport 11 et 17, ce monoplace de chasse rapide (200 km/h) et maniable possède une excellente mitrailleuse Vickers synchronisée de capot. Mis au point pendant l'été 1916, ce biplan robuste est versé dans les escadrilles au front dès le mois de septembre 1916, mais c'est début 1917 que se manifeste réellement sa supériorité sur l'aviation allemande.



Le Nieuport 28 de chasse de l'aviation américaine en France. (MAE).



Edward Corringham Mannock (1887-1918), 73 victoires aériennes, l'As des As britannique, tué au combat au-dessus des lignes allemandes le 26 juillet 1918. (IWM).

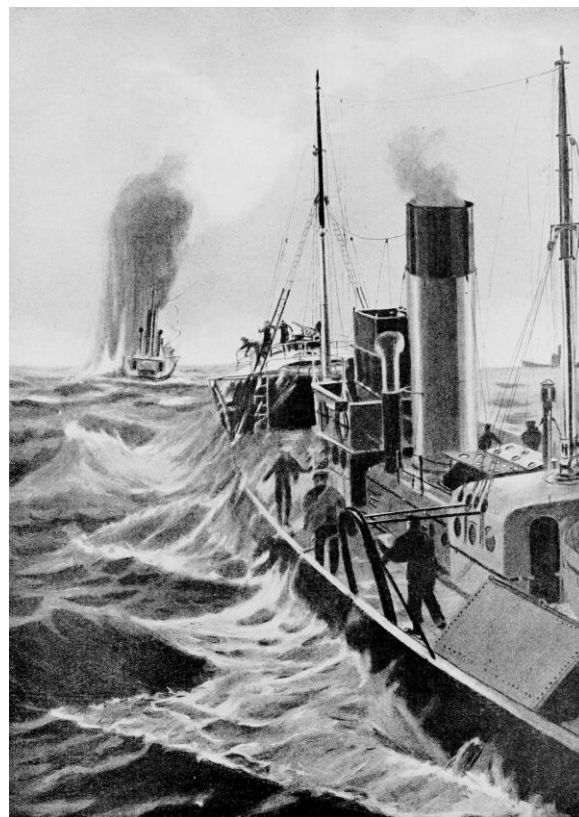
Georges Guynemer est l'un des premiers à l'utiliser, regrettant que l'avion ne dispose que d'une seule mitrailleuse. Il essaie le montage d'un canon de 20 mm, à un coup, mais le SPAD S XII à canon de Hispano de 20 mm et le SPAD S XIII à deux mitrailleuses et moteur Hispano-Suiza 220 ch sont déjà en construction.

En juin 1917, c'est l'aviation de bombardement qui fait parler d'elle, avec des frappes réussies sur les usines d'armement allemandes. Les aviateurs de bombardement tels que Maurice Happe sont enfin mis à l'honneur. Les aviateurs marins, cependant, demeurent ignorés. A la fin du mois de juillet 1917, 445 SPAD S VII sont opérationnels dans les escadrilles françaises. L'Italie, la Belgique et

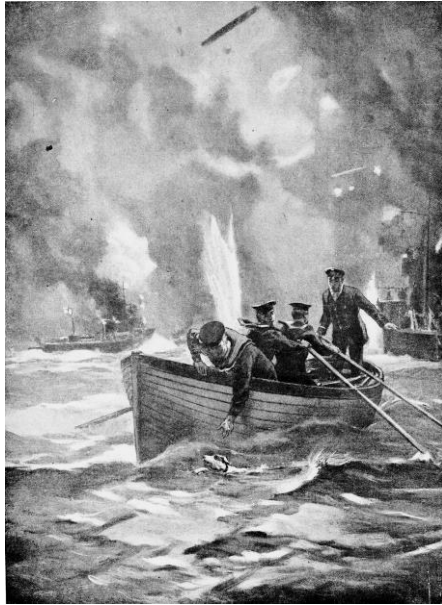
les Etats-Unis, en équipent plusieurs escadrilles, avec les mêmes excellents résultats. Les Alliés disposent enfin d'une arme supérieure à l'Allemagne. Pour obtenir ce résultat, il aura fallu attendre deux années ! Les Britanniques, de leur côté, alignent en avril le Sopwith F1 Camel, un excellent biplan à moteur Clerget 130 ch disposant de deux mitrailleuses Vickers, un chasseur commandé en très grand nombre (5 490 machines).



Navire anglais torpillé, mai 1917. (LPG).



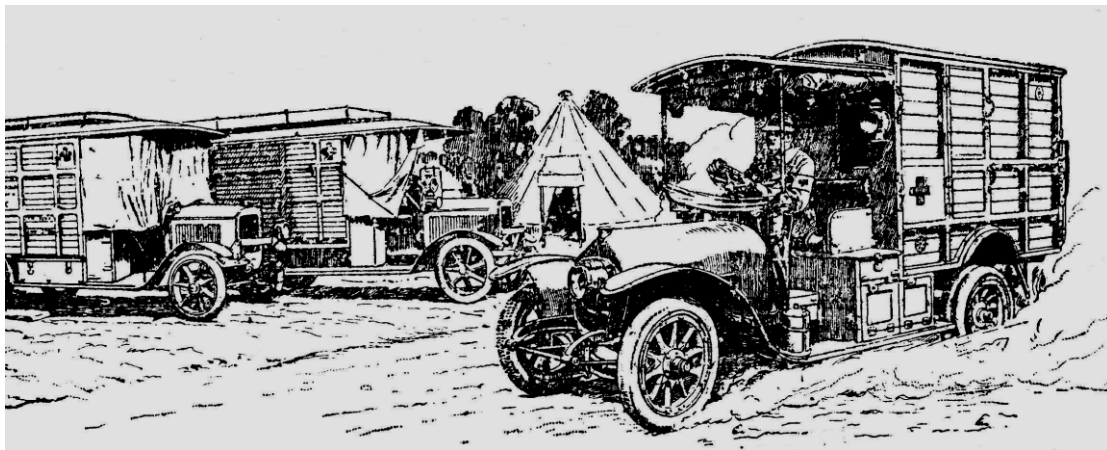
Dragueur de mines britannique. Dès l'été 1917, les britanniques manifestent sur mer une évidente supériorité sur la marine de guerre allemande, dirigeables, sous-marins. (LPG).



Marins recueillant le chien du Pacha, 1917.



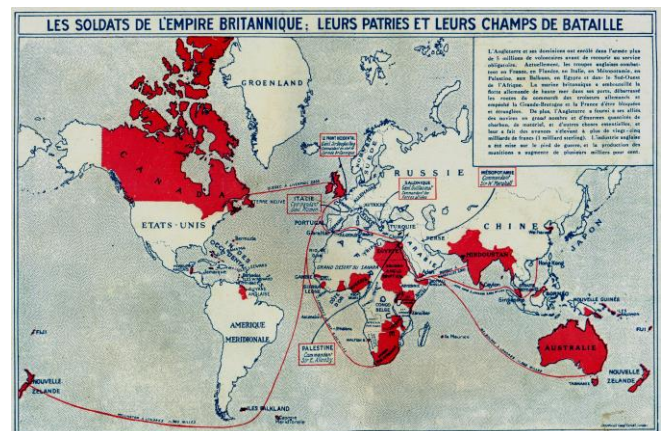
Croix de guerre de Maurice Happe, 1917. (Coll. J. Happe).



Ambulances militaires françaises, 1917. L'automobile a – enfin – remplacé la traction hippomobile.



Le capitaine Le révérend (SHD-Air). Il fut le pilote militaire qui mit au point le « bébé » Nieuport.



La Guerre Illustrée, avril 1917.



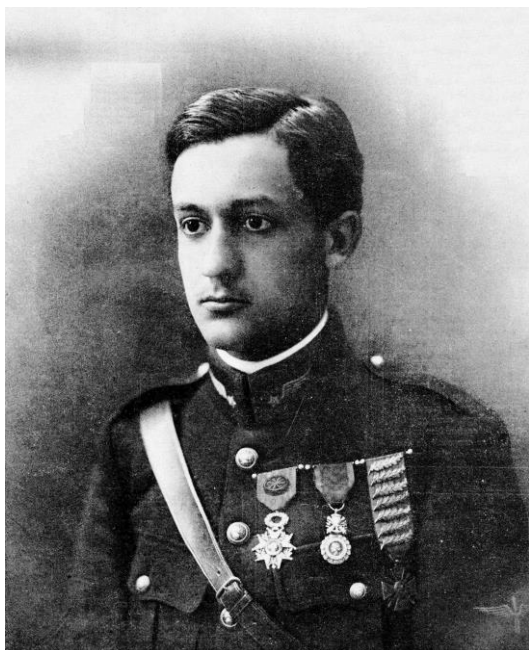
Le SPAD S VII a frappé : on voit les restes encore fumants de l'équipage d'un aéroplane allemand (janvier 1917).



***Un biplan Aviatik biplace allemand brûle** après avoir percuté le sol. Il a été descendu par un SPAD dans le ciel français en février 1917. (SHD-Air).*

Août-décembre 1917

Si dans le ciel, les alliés retrouvent une supériorité qui leur faisait défaut depuis 27 mois, au sol, les hommes sont toujours terrés dans les tranchées. L'offensive menée par le général Nivelle au Chemin des Dames en avril 1917 alors que l'aviation française était clouée au sol, est un échec sanglant pour l'artillerie : le pilonnage des lignes allemandes s'est fait au hasard et les soldats, précipités sur les barbelés, sont fauchés par les nids de mitrailleuses enterrés. 400.000 hommes sont sacrifiés inutilement, 150.000 périssent en trois jours. C'était l'ultime tentative française pour desserrer l'étau allemand et austro-hongrois. Sur la ligne de front, désormais, plus rien ne bouge. La guerre doit être pensée autrement.



Cette photographie de Guynemer a fait le tour du monde. 23 ans et déjà couvert de médailles.

En mai, le président américain Wilson qui hésite à aider l'Europe, parle d'armistice. Les Austro-Hongrois, à bout de forces, et même les Italiens tentent de faire signer à la France un armistice séparé. Occupant depuis deux ans et demi le nord et l'est de la France, les Allemands, possèdent 75% de ses richesses minières et métallurgiques, ce qui double ses propres capacités industrielles. L'artillerie allemande semble invincible. Il n'est pas question pour la France de signer une capitulation honteuse, ce que seule la Grande-Bretagne semble comprendre.

Le renfort russe ne viendra pas, ce pays étant en guerre civile. En attendant les renforts américains, prévus pour septembre 1917, les opérations militaires sont gelées. Pétain réorganise les lignes de front. Heureusement, pour alimenter les communiqués, il reste les As. Au début du mois d'août, tandis que le commandant Brocard, chef du groupe d'aviation de l'escadrille des cigognes, rend hommage au

capitaine Auger, tombé au front dans les Flandres, un nouvel As apparaît au tableau de chasse : le lieutenant Marcel Hugues. Le 16 août, l'aviateur belge et sous-lieutenant Thieffry, remporte sa 7^{ème} victoire au détriment d'un Aviatik au-dessus de la forêt d'Houthulst en Belgique.



Le monoplace de chasse allemand Fokker Dr 1. Entré en service pendant l'été 1917, l'As Werner Voss parvint à abattre 22 avions anglais en 21 jours : les pilotes anglais le prenaient pour l'un des leurs, le Sopwith triplan.

La région des Flandres est fatale à Guynemer, le 11 septembre. Au lendemain de sa 53^{ème} victoire, il est descendu en plein ciel par une balle de mitrailleuse ennemie. La France entière pleure son héros.

A la mi-octobre, tandis qu'à Paris à la Chambre des députés il est décidé d'honorer la mémoire de Guynemer au Panthéon, le lieutenant aviateur Lachmann, sur le front russe, entre chez les As.



Manfred von Richthofen, l'As des As allemand (80 victoires confirmées quand il fut abattu à Vaux-sur-Somme le 21 avril 1918) présente ici (mai 1917) son avion à l'impératrice. (MTB).

Le 14 décembre, Alfred Heurteaux, l'as français aux 21 victoires, est promu au grade d'officier de la Légion d'honneur, avec cette citation : « Officier d'élite. D'abord cavalier d'une éclatante bravoure, est devenu un pilote de chasse d'une habileté et d'un sang-froid incomparables, se battant depuis trois ans avec la même joie et le même culte du devoir. Garde,

au milieu des plus périlleuses attaques le calme le plus étonnant, une audace splendide et donne un magnifique exemple de dévouement à la patrie. Blessé le 5 mai 1917, a été de nouveau gravement atteint le 3 septembre 1917, au cours d'un dur combat. A abattu vingt et un appareils allemands. Quinze fois cité à l'ordre. »



Soldats anglais sur le front sauvant l'un de leur camarade blessé fin 1917. Peinture de F. Matania. (LPG).



Le 17 décembre, l'As et capitaine Mathieu Tenant de La Tour (11 victoires officielles) trouve la mort dans le brouillard. Les sordides combats de 1917 sont oubliés. On ne parle plus que du tableau de chasse dans les communiqués officiels.



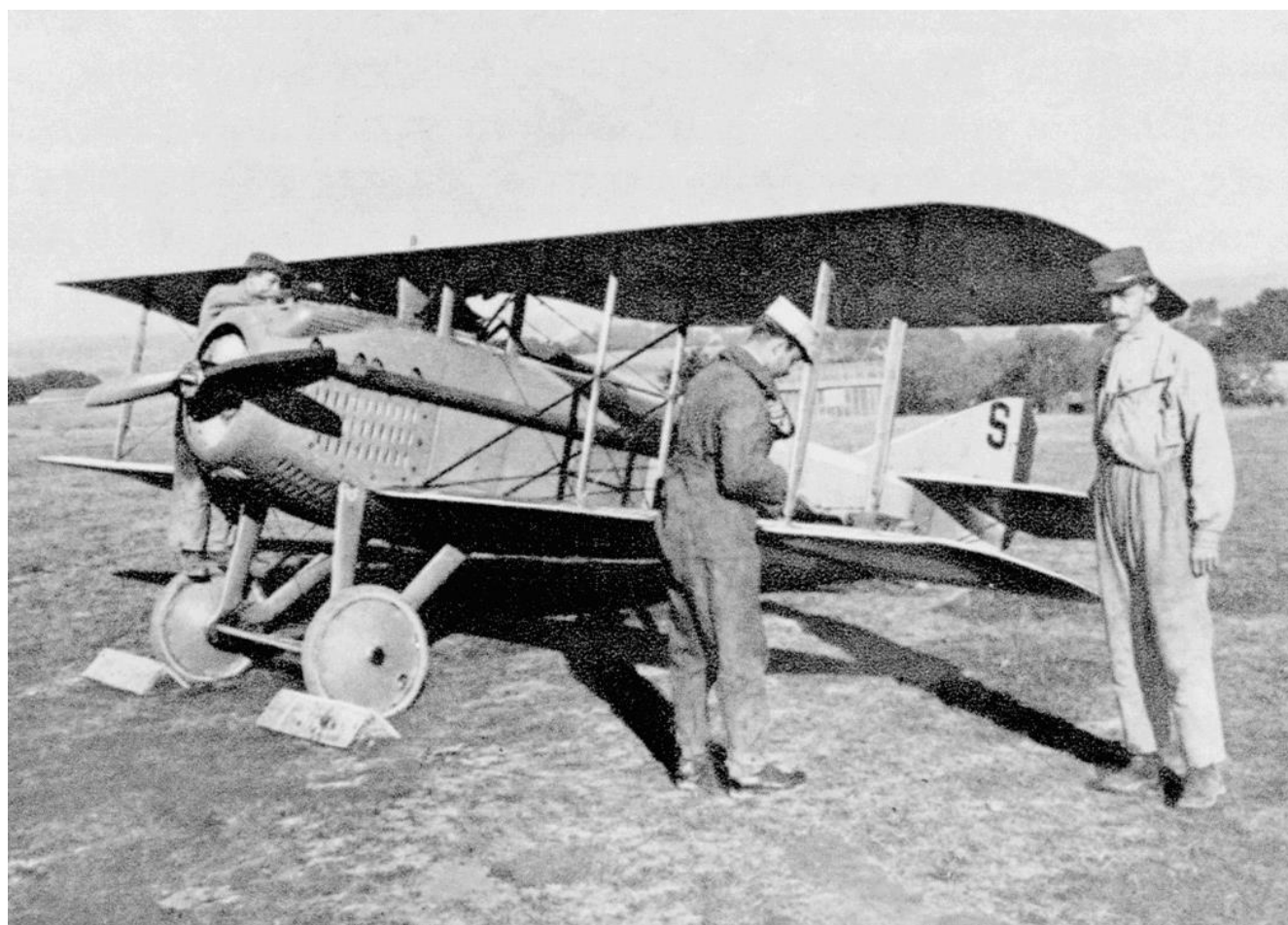
Lieutenant Depasse, photographié devant son Sopwith. Encore un anonyme qui n'aura jamais les honneurs de la presse : il pilote un bombardier. (Collection Clerget).



Delorme, sur Sopwith : un anonyme, oublié des communiqués, un pilote de bombardier. (Coll. Clerget).



La carrière du chasseur Nieuport 17 prend fin à la fin de l'année 1917 avec l'entrée en service des SPAD S VII et S XIII. (MAE).



Le SPAD, meilleur chasseur de 1917. (SHD-Air).

Année 1918

A la fin du mois de décembre 1917, un communiqué français rappelle que le lieutenant Nungesser et le capitaine Alfred Heurteaux, indisponibles par suite de blessures, figurent tout en haut du tableau des As de la chasse derrière Guynemer, l'un avec 30, l'autre avec 21 victoires. Le capitaine Deullin, le sous-lieutenant Fonck à la progression vertigineuse et le sous-lieutenant Madon suivent avec 19 victoires chacun.

Derrière le mythe des As se cache une plus cruelle réalité. Nommés à des grades importants dans l'armée sans avoir fait l'école militaire, devenus des *dieux* à vingt ans, nés d'une opération de « marketing » de la part des dirigeants politiques pour conserver leur pouvoir, les As ne montrent pas toujours sur le champ de bataille des qualités qu'on attend d'eux.

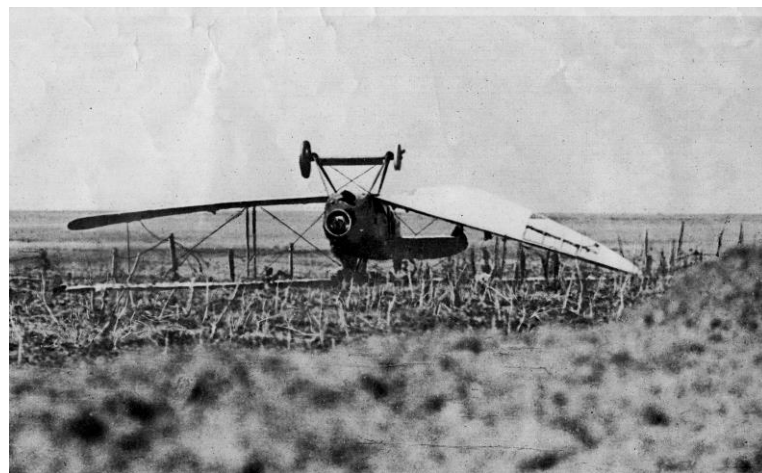


Maurice Boyau tué en combat le 16 septembre 1918 après avoir remporté 35 victoires. (AéCF).

Que pensent en effet les milliers d'aviateurs d'observation et de bombardement quand ils voient arriver sur le terrain en berline luxueuse (qui leur a été offerte par un revendeur faisant sa publicité là-dessus), le lundi matin, saouls, des hommes ayant passé la nuit à festoyer et à dormir dans des draps propres en bonne compagnie ? Les anonymes qui risquent chaque jour leur vie dans des missions d'observation et de bombardement pensent que parmi ces « dieux vivants », ces indisciplinés, certains sont des névrosés, des psychopathes, assoiffés de sang, attirés par leur sinistre besogne : tuer. Or, dans l'opinion, leur aura est énorme, toutes les portes leur sont ouvertes, ils sont invités partout. Certains s'adonnent à de véritables orgies, des beuveries sans nom. Au sein de certaines escadrilles, les accidents de circulation font plus de victimes chez les As que les combats aériens.

En 1918, alors que les hommes au sol souffrent toujours dans les tranchées, l'aviation de bombardement française et britannique multiplie victorieusement ses raids sur les

usines allemandes, tandis que la chasse reprend le contrôle du ciel français et mène des opérations sur le front nord et est. Mais, pas un communiqué ne cite ces belles opérations ; on ne parle que des As.



Avion de chasse allemand abattu sur le sol français. (SHD).

Pourtant, dans les derniers jours de l'année 1917, Maurice Barrès a rendu public un rapport établi par l'état-major du général von Below, commandant la 1^{ère} armée allemande. Ce rapport présente beaucoup d'intérêt par l'accent qu'il met sur l'aviation de chasse française et l'importance qu'il lui confère :

« Il arriva fort rarement que nos aviateurs pussent exécuter des reconnaissances à longue portée. Nos aviateurs d'artillerie furent rejetés en arrière dès que, forçant le barrage ennemi, ils tentèrent de régler le tir de nos batteries. Les reconnaissances par photos ne purent fournir ce qu'on leur demandait. Il en résulta que souvent, dans les moments décisifs, notre infanterie ne put obtenir que notre artillerie la soutint, soit en contrebattant l'artillerie ennemie, soit en dirigeant un tir d'anéantissement sur l'infanterie ennemie en position d'attente pour une attaque. Notre artillerie subit des pertes sérieuses en personnel et en matériel, du fait que l'artillerie ennemie tirait avec le secours d'une observation aérienne parfaite sans que la nôtre pût engager la lutte avec elle. Pendant les attaques, l'artillerie et l'infanterie étaient en outre exposées à des attaques d'aviateurs, et l'effet moral qui en résultait était indiscutable. Une des causes de cette infériorité venait du petit nombre de nos aviateurs, qui étaient dans le rapport de 1 à 10. En outre, ils ne pouvaient être efficacement soutenus par les canons contre objectifs aériens, dont le nombre, d'ailleurs restreint, était encore affaibli par les grandes pertes de matériel dues au tir des Franco-Anglais ou à l'usure exagérée des tubes, résultant d'un service anormal. Et puis nous manquions d'un réseau téléphonique de défense aérienne, de sorte que l'arrivée des aviateurs ennemis était toujours annoncée trop tard. Enfin, les escadres de combat étaient cantonnées trop à l'arrière et certaines d'entre elles dotées d'appareils pour ainsi dire impropres au combat aérien. Seule l'entrée en ligne, et en temps utile, de grandes forces d'aviation peut amener le succès ».



Charles Nungesser (1892-1927) surnommé « le hussard de la mort » aux commandes de son chasseur. (MAE).

En 1917, l'effort industriel réalisé par la France est colossal en matière d'aviation : 14 913 appareils neufs ont été produits, dont un tiers est constitué par le fameux chasseur SPAD S.XIII à moteur V8 Hispano-Suiza de 220 ch et un second tiers par le Sopwith Strutter de bombardement, 23 092 moteurs (soit deux fois plus qu'en 1916), 57 942 hélices et 5 609 pilotes militaires nouveaux ont été formés en France (le double également).

Pour financer ces équipements, payer l'essence, la poudre à canon, les matières premières, acheter les machines-outils, l'Etat s'est endetté lourdement auprès des banques anglaises et américaines. Il lui faudra plus de vingt années pour tout rembourser, mais cette considération ne vaut rien, car la France veut la victoire !



L'aviateur Jean Baumont sur Sopwith Strutter français. (Collection Clerget).



Alors que la situation du front semble totalement anarchique, plus que jamais, les As ont la faveur des rapports officiels. Un communiqué du 1^{er} janvier 1918 annonce la 10^{ème} victoire de deux aviateurs français, le lieutenant Hugues et le sous-lieutenant Guérin. Le 8 janvier, le sous-lieutenant Madon obtient sa 20^{ème} victoire aérienne.



L'As italien Fulco Ruffo di Calabria, 20 victoires. Lui-aussi, comme Nungesser, a pour emblème une tête de mort. (MAI).

La mode des As s'empare de l'Italie, de l'Angleterre, de l'Allemagne, de la Russie et dans une moindre mesure, des Etats-Unis. La *Gazette de Londres* publie début janvier 1918 le tableau de la chasse britannique.

1. capitaine W. A. Bishop, 45
2. capitaine A. Ball, 43 (tué au combat)
3. etc...

Le 19 janvier 1918, le sous-lieutenant Fonck inscrit au tableau sa 20^{ème} victoire, puis la 21^{ème} fin janvier. Ce jour-là, le maréchal des logis Marinovitch, 19 ans, est consacré As à son tour. René Fonck, au sang-froid incroyable, au regard bleu insoutenable, capable de calculer des trajectoires d'une pureté diabolique, un tireur d'élite, se taille en 1918 un palmarès inégalé, du jamais vu : il abat tous ses ennemis en cinq ou six balles seulement en pleine tête ou en plein cœur. Le 9 mai 1918, il accomplit

l'exploit unique de descendre six avions ennemis dans la même journée. Les six avions allemands tombent dans les lignes françaises. A la fin de la guerre, son score officiel est de 75 victoires, le record en France, mais il a probablement abattu 127 avions, et ceci en très peu de temps : il n'est arrivé dans la chasse qu'en avril 1917 ! C'est lui qui a abattu le lieutenant Wissemann, à qui on impute la mort de Guynemer.



Le Fokker triplan, produit à 320 exemplaires entre mai 1917 et mai 1918, illustre la faillite du système industriel allemand : moteur dépassé, armement trop faible, performances limitées. (MAE).



Soldats français descendant du front de l'Aisne salués par les Anglais (février 1918). (LPG).

A la fin de la guerre, les tableaux de chasse des différents pays belligérants contiennent plusieurs dizaines de noms. Le plus titré est Manfred von Richthofen, avec 80 victoires, tué au combat. Fonck le suit de peu, devant le major anglais Edwards Mannock, 73 victoires (tué en combat aérien) et le lieutenant-colonel canadien W.A. Bishop, 72 victoires.

L'as des as belges se nomme le sous-lieutenant chevalier Willy Coppens de Houthulst,

avec 37 victoires, obtenues dans des escadrilles françaises.



Francesco Baracca (1888-1918), 34 victoires. Le cheval cabré peint sur sa machine sera l'emblème de Ferrari. (MAI).

L'as des as italiens, 34 victoires, tué au combat, arbore sur son avion un cheval cabré comme emblème qui deviendra celui de la firme d'Enzo Ferrari et un patronyme devenu un nom commun : il se nomme Francesco Baracca.

L'as des as Austro-Hongrois est le commandant Godwin Brumowski, 40 victoires.

L'as des as américains se nomme Eddy Rickenbacker, 26 victoires.

L'as des as Russe est le capitaine A.A. Kazakov, 17 victoires aériennes.



En juillet 1918, les Alliés font une découverte : l'ennemi a engagé au front ses réserves.



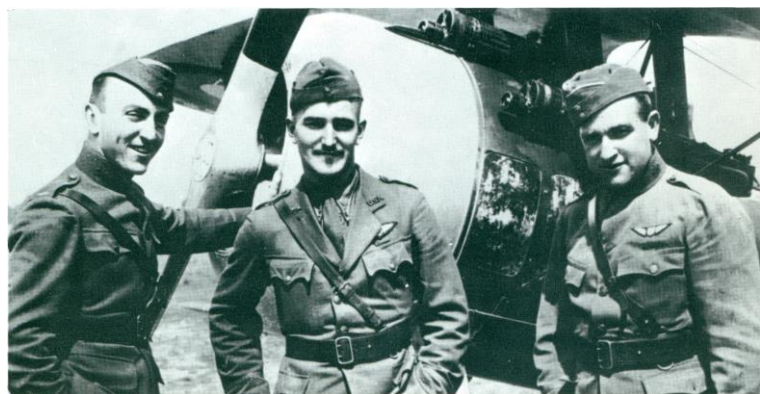
Willy Coppens de Houthulst (1892-1986). Surnommé « le diable bleu » car son avion était peint en bleu ciel, il obtint du 25 avril 1918 au 14 octobre de la même année 37 victoires aériennes. (MRA).



La libération de la Lorraine, septembre 1918. (LPG).



L'As des As américain Raoul Lufbery (1885-1918), tué le 6 juin 1918. (MAE).



L'As des As américain Eddy Rickenbacker, 26 victoires et Douglas Campbell, 6 victoires, en compagnie de Kenneth Marren, 1918. (EPS).



Autre vue de l'As américain Lufbery, mort au combat, crédité officiellement de 30 victoires. Il était moitié Américain, moitié Français. (Le Matin 1918).



Fokker DR-1 en action, par Elisabeth Chemel (AéCF).

Conclusion

La première guerre mondiale fut atroce. Poussées par des dirigeants irresponsables, les grandes puissances se sont suicidées.

Les combats furent terribles, irracontables.
Les chiffres se passent de commentaires.

L'Allemagne a perdu 1 800 000 hommes, toute son élite, la Russie 1 700 000 soldats, la France 1 400 000 citoyens, l'Autriche-Hongrie 950 000 de ses enfants, la Grande-Bretagne 780 000 volontaires, la Roumanie 700 000 de ses ressortissants, l'Italie 530 000 hommes, la Serbie et la Turquie 400 000, les Etats-Unis 114 000, la petite Belgique 100 000 et le Canada 62 000.



Bombardier allemand Gotha abattu par la chasse à Calais, février 1918. (*Le Matin*).

Les blessés sont trois fois plus nombreux que les morts. La France compte en 1919 700 000 « gueules cassées » des hommes qui ne retrouveront jamais un visage normal. Ne parlons pas de ceux qui ont perdu la raison. 900 000 prisonniers reviendront des camps, jusqu'en 1925, une fois leur dette payée par l'Etat, ruiné et endetté. Près de 700 000 jeunes confiés à l'armée par leur famille en France ont été désintégréés, on n'a même pas retrouvé leur corps ! Le nombre réel des morts ne sera établi véritablement qu'en 1926. Il faudra 65 ans pour que la France retrouve son niveau de population et de richesse.

La *cinquième arme*, nouvellement créée, a versé le sang de ses hommes plus qu'aucune autre arme : c'est l'aviation qui a perdu le plus d'hommes proportionnellement au nombre engagé ; sur les 17 297 aviateurs français formés et envoyés au combat, plus de 6 500 sont morts en mission commandée, soit une terrible proportion de près de 40 %, auxquels s'ajoutent les 800 aviateurs marins tués au combat.

Tous pays confondus, l'aviation a perdu 55 000 hommes.

La Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France ont perdu l'élite de leur nation, leurs meilleurs officiers.



Les dirigeants français décorent l'aviation alliée, 1918.
C'est le moins qu'ils puissent faire. (SHD-Air).

Les meilleurs pilotes français de la guerre et d'avant guerre (sportifs professionnels et pilotes d'usine) sont tombés : Guynemer, Brindejonc des Moulinais, Boyau, Dorme et Guérin, Chaput, Demeuldre, Lenoir, Montrion, Quette, Pégoud et Garros, tué au combat dans son avion près de Vouziers en octobre 1918, sans avoir eu l'honneur d'un communiqué (mais ce n'est pas véritablement un As, il a passé trois ans en camp de prisonnier), peu de temps avant son ancien employeur et ami Léon Morane, décédé de la grippe espagnole 19 octobre 1918, comme probablement Louis Seguin et Louis Verdet, les créateurs de la Société des moteurs Gnome et Rhône. Morane, le constructeur du premier chasseur et son pilote avaient le même âge, 33 ans. Garros a disparu à 30 ans moins un jour, Guynemer à 23 ans !



Nungesser au volant de son automobile. Volontaire dans l'aviation en 1915, pilote de bombardier (escadrille VB 106) puis de chasse (escadrille N 65), il totalise 45 victoires officielles. (MAE).

Seule utilisation aérienne qui n'avait pas été envisagée avant la guerre, l'aviation de chasse est née lors des premiers mois de l'année 1915. Au cours de ce conflit, tout a été inventé : l'observation aérienne et la reconnaissance (encore pratiquées aujourd'hui), la mitrailleuse synchronisée, le tir de fusées, l'avion de bombardement de jour et de nuit, la chasse de nuit, les obus d'aviation, le canon air-air, la défense contre avions (DCA), les premiers instruments de bord.

Les industriels français ont fourni un effort considérable et produit 55 000 avions et 92 000 moteurs, plus qu'aucun autre pays du monde.

Les chefs d'états-majors retiendront toutes les leçons de 1914-1918, sauf une : quand on détient la maîtrise du ciel, on possède la clé des opérations au sol.

Jeanne d'Arc sera canonisée en 1920 tandis qu'on établira au pied de l'arc de triomphe à Paris une tombe où repose le véritable héros de la 1^{ère} guerre mondiale : un soldat inconnu, mort au champ d'honneur pour défendre sa liberté.

Et les As ? L'attitude de certains sur le terrain a malheureusement dégradé l'image de l'aviateur auprès des militaires comme des hommes au front. L'opinion, en revanche, n'a retenu que le fameux tableau de chasse et l'idée fausse qu'ils avaient permis de remporter la victoire.

Sauf explicité, les illustrations de ce dossier proviennent de la collection Le panorama de la guerre (LPG), publiée en 1918, du quotidien Le Matin, de la presse hebdomadaire L'Illustration, le Dimanche Illustré et L'Aérophile.



L'usine Clerget-Blin de Levallois en 1918 ne produit que des moteurs d'avion. Atelier d'alésage des cylindres. (Coll. Clerget).

Les « as » français de la guerre de 1914-1918

Rang	Nom	Victoires officiel.	Non confirm.	Total	Remarques
1	René FONCK, capitaine	75	52	127	
2	Georges GUYNEMER, capitaine	53	35	89	Tué en combat aérien
3	Charles NUNGESSER, lieutenant	45	11	54	Perdu en mer après la guerre en avion
4	Georges-Félix MADON, capitaine	41	64	105	Tombé après la guerre dans son avion
5	Maurice BOYAU, lieutenant	35	9	44	Tué en combat aérien
6	Michel COIFFARD, lieutenant	34	-	34	Tué en combat aérien
7	(père) Léon BOURJADE, lieutenant	28	-	28	Mort en mission après la guerre
8	René DORME, sous lieutenant	23	70	93	Tué en combat aérien
9	Gabriel GUERIN, lieutenant	23	10	33	Tué en combat aérien
10	Claude-Marcel HAEGELEN, sous lieut.	23	70	93	
11	Pierre MORINOVITCH, sous lieutenant	21	3	25	Tombé après la guerre en avion
12	Alfred HEURTAUX, capitaine	21	13	34	
13	Armand PINSARD, capitaine	20	7	27 à 33	Capturé en 1915, évadé
14	Albert DEULLIN, capitaine	20	5	25	Tombé après la guerre en avion
15	Henri HAY de SLADE, capitaine	19	3	22	
16	Jacques EHRlich, sous lieutenant	19	-	19	
17	Bernard BARNY de ROMANET, lieut.	18	6	24	Tombé après la guerre en avion
18	Jean CHAPUT, lieutenant	16	9	25	Tué en combat aérien
19	Armand GALLIOT de TURENNE, capit.	15	5	20	
20	Jean-Gilbert SARDIER, lieutenant	15	6	21	
21	Paul D'ARGUEFF, capitaine	15			
22	Marius AMBROGI, sous lieutenant	14			
23	Omer DEMEULDRE, sous lieutenant	13			Tué en combat aérien
24	Marcel J.M. NOGUES, sous lieutenant	13			
25	Jean CASALE, sous lieutenant	12	1	13	Tombé après la guerre en avion
26	Hector E.J. GARAUD, adjudant	12	1	13	
27	Jean NAVARRE, sous lieutenant	12			Tombé après la guerre en avion
28	Bernard ARTIGAU, sous lieutenant	12			
29	Gustave V. DALADIER, lieutenant	12			
30	Joseph M.Xavier de SEVIN, capitaine	12			
31	Fernand E. GUYOU, sous lieutenant	12			
32	Marcel A. HUGUES, lieutenant	12			
33	Lucien J. JAILLER, sous lieutenant	12			
34	Adrien L.J. LEPS, capitaine	12			
35	Charles J.V. MACE, adjudant	12			
36	Paul A.P. TARASCON, lieutenant	12			
37	Paul Yvan WADDINGTON, sous lieut.	12			
38	Charles M.J.Léon NUVILLE, sous lieut.	11	1	12	
39	Armand Jean BERTHELOT, adjudant	11			
40	Maxime A. LENOIR, adjudant	11			Tué en combat aérien
41	René MONTRION, adjudant	11			Tué en combat aérien
42	Jean G. BOUYER, sous lieutenant	11			
43	Jean BOZON-VERDURAZ, lieutenant	11			
44	André J. CHAINAT, adjudant	11			
45	André HERBELIN, sous lieutenant	11			
46	William Louis Max HERISSON, ss lieut.	11	1	12	
47	Ernest J.J. MAUNOURY, sous lieutenant	11			
48	Jacques T.F. ORTOLI, lieutenant	11			
49	Maurice BIZOT, adjudant	10			
50	Lucien Marcel GASSER, adjudant	10			
51	Alfred QUETTE, sous lieutenant	10			Tué en combat aérien
52	Joseph LAHOULLE, capitaine	10			
53	Henri PERONNEAU, sous lieutenant	10			
54	Jean PEZON, adjudant	10			
55	Edmond PILLON, adjudant	10			
56	Laurent RUAMPS, adjudant	10			
57	Marcel COADOU, sous lieutenant	9			
58	Henri CONDEMINÉ, sous lieutenant	9			

59	Gustave DOUCHY, adjudant	9			
60	René DOUSINELLE, sous lieutenant	9			
61	Louis GROS, sous lieutenant	9			
62	Georges MATTON, capitaine	9			
63	Robert ROYER-MASSNET, commandt	9			
64	Mathieu TENANT de LA TOUR, capitaine	9			
65	Marcel VIALLET, sous lieutenant	9			
66	Paul BARBREAU, sous lieutenant	8			
67	Dieudonné COSTES, sous lieutenant	8			
68	Gilbert DEGUINGAND, sous lieutenant	8			
69	Jacques GERARD, adjudant	8			
70	Julien GUERTIAU, sous lieutenant	8			
71	Antoine LAPLASSE, adjudant-chef	8			
72	André MARTENOT DE CORDOUX, sous lt	8			
73	Pierre PENDARIES, sous lieutenant	8			
74	Roger POUPON, capitaine	8			
75	Paul SAUVAGE, sous lieutenant	8			
76	Gaston VIAL, sous lieutenant	8			
77	Robert WADDINGTON, sous lieutenant	7			
78	Albert AUGER, capitaine	7			
79	François BATTESTI, lieutenant	7			
80	Fernand BONNETON, capitaine	7			
81	André BOSSON, sergent	7			
82	Roger BRETILLON, sous lieutenant	7			
83	Eugène CAMPLAN, sous lieutenant	7			
84	Pierre CAZENOVE DE PRADINES, sous lt	7			
85	Fernand CHAVANNES, sous lieutenant	7			
86	Pierre DELAGE, adjudant	7			
87	François DELZENNE, adjudant-chef	7			
88	Jean DERODE, capitaine	7			
89	Marcel DHOME, sous lieutenant	7			
90	René DOUMER, capitaine	7			
91	Pierre DUCORNET, maréchal des logis	7			
92	Raoul ECHARD, capitaine	7			
93	Georges FLACHAIRE, sous lieutenant	7			
94	Jean FRAISSINET, sous lieutenant	7			
95	Georges LACHMANN, capitaine	7			
96	Henry LANGUEDOC, sous lieutenant	7			
97	Marie LE COQ DE KERLAND, lieutenant	7			
98	Jean LOSTE, sous lieutenant	7			
99	Alexandre MARTY, lieutenant	7			
100	Albert MEZERGUES, lieutenant	7			
101	Jean-Marie MOISSINAC, mar. des logis	7			
102	Paul PETIT, adjudant	7			
103	Charles REVOL-TISSOT, adjudant	7			
104	Francis De ROCHECHOUART, sous lieutenant	7			
105	Noël De ROCHEFORT, sous lieutenant	7			
106	Jean ROMATET, lieutenant	7			
107	Paul SANTELLI, maréchal des logis	7			
108	Victor SAYARET, adjudant	7			
109	Gabriel THOMAS, sous lieutenant	7			
110	Léon VITALIS, adjudant-chef	7			
111	Joseph VUILLEMIN, capitaine	7			
112	Robert WADDINGTON, sous lieutenant	7			
113	Eugène WEISMANN, lieutenant	7			
114	Albert ACHARD, capitaine	6			
115	Pierre BLANC, adjudant	6			
116	François de BOIGNE, lieutenant	6			
117	Robert de BONNEFOY, sous lieutenant	6			
118	Albert CHABRIER, lieutenant	6			
119	Louis COUDOURET, lieutenant	6			
120	Jules COVIN, sous lieutenant	6			
121	Robert DELANNOY, sous lieutenant	6			
122	André DELORME, sous lieutenant	6			
123	Adolphe Du BOIS D'AISCHE, sergent	6			
124	André DUBONNET, sergent	6			
125	Edmond DUFAUR DE GAVARDIE, lieutenant	6			
126	Jean FAVRE DE THIERRENS, lieutenant	6			

127	Viktor Georgiyevitch FEDEROV, lieut.	6			Russe
128	Paul GASTIN, capitaine	6			
129	Charles LEFEVRE, capitaine	6			
130	Lionel De MARMIER, lieutenant	6			Plus 3 en 1940
131	Louis MARTIN, soldat	6			
132	Gustave NAUDIN, adjudant	6			
133	Adolphe PEGOUD, sous lieutenant	6			
134	René PELISSIER, sous lieutenant	6			
135	Georges RAYMOND, capitaine	6			
136	Emile REGNIER, adjudant	6			
137	Achille ROUSSEAUX, maréchal des logis	6			
138	Constant SOULIER, sous lieutenant	6			
139	Maurice ARNOUX, sous lieutenant	5			
140	Jean ARPHEUIL, lieutenant	5			
141	Yves BARBAZA, lieutenant	5			
142	André BARCAT, sous lieutenant	5			
143	Auguste BAUX, adjudant	5			
144	Marcel BLOCH, sous lieutenant	5			
145	Honoré de BONALD, lieutenant	5			
146	Charles BORZECKI, lieutenant	5			
147	Alexandre BUISSON, adjudant	5			
148	Pierre CAEDON, maréchal des logis	5			
149	Edmond CAILLAUX, adjudant	5			
150	Lucien CAYRON, lieutenant	5			
151	Louis CHARTOIRE, sous lieutenant	5			
152	Jean DUBOIS DE GENNES, aspirant	5			
153	Pierre GAUDERMEN, sous lieutenant	5			
154	Eugène GILBERT, sous lieutenant	5			
155	Maurice GOND, capitaine	5			
156	Francis GUERRIER, adjudant	5			
157	Joseph-Henri GUIGUET, sous lieutenant	5			
158	Paul HAMOT, adjudant	5			
159	Marius HASDENTEUFEL, sous lieutenant	5			
160	Marcel HAUSS, maréchal des logis	5			
161	Marcel HANRIOT, adjudant	5			
162	Paul HOMO, lieutenant	5			
163	Didier LECOUR-GRANDMAISON, capit.	5			
164	Pierre LEROY DE BOISEAUMARIE, lieut.	5			
165	André LEVY, sergent	5			
166	Georges LIENHART, sous lieutenant	5			
167	Paul MALAVIALLE, capitaine	5			
168	Paul MONTANGE, sergent	5			
169	Georges PELLETIER-DOISY, capitaine	5	1	6	
170	André PETIT-DELCHET, adjudant	5			
171	Constant PLESSIS, lieutenant	5			
172	François PORTRON, lieutenant	5			
173	Victor REGNIER, sous lieutenant	5			
174	Louis RISACHER, sous lieutenant	5			
175	Maurice ROBERT, adjudant	5			
176	Paul RODDE, sergent	5			
177	Jacques ROQUES, adjudant	5			
178	Maurice ROUSSELLE, adjudant	5			
179	Jacques SABATIER de VIGNOLLE, cap.	5			
180	Basile SAUNE, lieutenant	5			
181	Gilbert UTEAU, maréchal des logis	5			
182	Charles VEIL, lieutenant	5			
183	Pierre VIOLET-MARTY, adjudant	5			
184	Pierre WERTHEIMER, sous lieutenant	5			

L'armée française a recensé entre 1923 et 1926 officiellement 184 as dont trois sont Américains engagés dans l'escadrille La Fayette et un Russe.

Les as britanniques de la guerre de 1914-1918

Rang	Nom	Victoires officielles	Remarques
1	Major Edward MANNOCK	73	
2	Lieutenant-colonel William A. BISHOP	72	
3	Major Raymond COLLISHAW	68	
4	Captain James McCUDDEN	58	Tué en combat aérien
5	Captain A. BEAUCHAMP-PROCTOR	54	
6	Captain Donald McLAREN	54	
7	Major Philip FULLARD	53	
8	Major William G. BARKER	52	
9	Captain G.E.H. McELROY	48	
10	Captain Robert A. LITTLE	47	
11	Captain Albert BALL	44	Tué en combat aérien
12	Captain H.J. LARKIN	41	
13	Captain F.T. HAZELL	41	
14	Captain J.I.T. JONES	40	
15	Ajor Roderic DALLAS	39	
16	Captain W.G. CLAXTON	39	
17	Captain F.R. McCALL	39	
18	Captain John GILMORE	37	
19	Captain Henry W. WOLLETT	35	
20	Captain W.E. SHIELDS	34	
21	Captain Franck G. QUIGLEY	32	
22	Major G. MURLIS-GREEN	31	
23	Major Albert D. CARTER	31	
24	Captain W.L. JORDAN	31	
25	Captain J.L.M. WHITE	30	
26	Captain M.B. FREW	30	
27	Captain C.E. HOWELL	30	
28	Captain S.M. KINKEAD	30	
29	Major A.E. McKEEVER	29	
30	Captain J.E. GURDEN	29	
31	Captain H.G. LUNCHFORD	27	
32	Captain BRUMWIN-HALES	27	
33	Captain T.R.C. HOIDGE	27	
34	Captain G.J.C. MAXWELL	26	
35	Major Keith CALDWELL	25	
36	Lieutenant RHYS DAVIDS	25	
37	Captain James A. SLATE	25	
38	Captain John LEACRAFT	25	
39	Captain W.M. STATON	24	
40	Captain John ANDREWS	24	
41	Captain A.H. COBBY	24	
42	Captain H.D. BARTON	23	
43	Major A. CONINGHAM	23	
44	Major K.C. PATRICK	23	
45	Captain E.R. TEMPEST	23	
46	Captain A.H. WHISTLER	23	
47	Major H.G. BOWMAN	22	
48	Captain W.C. LAMBERT	22	
48	Lieutenant W.M. THOMPSON	22	
50	Captain A.G. COOPER	22	
	...		
602		5	

Les as allemands de la guerre de 1914-1918

Rang	Nom	Victoires officielles	Remarques
1	Rittmajor Manfred Freiherr von RICHTHOFEN	80	Tué en combat aérien
2	Oberleutnant Ernst UDET	62	
3	Oberleutnant Erich LÖWENHARDT	53	
4	Leutnant Werner VOSS	48	
5	Leutnant Joseph JACOBS	43	Plus quatre non confirmées
6	Leutnant Fritz RUMEY	45	
7	Hauptmarschall Rudolph BERTHOLD	44	
8	Hauptmarschall Bruno LOERZER	45	
9	Leutnant Paul BÄUMER	43	
10	Hauptmarschall Oswald BOELCKE	40	Tué en combat aérien
11	Oberleutnant Lothar von RICHTHOFEN	40	
12	Leutnant Franz BÜCHNER	39	
13	Leutnant Heinrich GONTERMANN	39	
14	Leutnant Karl MENCKHOFF	39	
15	Leutnant Karl BOLLE	36	
16	Leutnant Max Ritter von MÜLLER	36	
17	Leutnant Julius BUCKLER	35	Plus une non confirmée
18	Leutnant Gustav BÖRR ou BOERR	35	
19	Leutnant Otto KÖNNECKE	33	Dont deux non confirmées
20	Hauptmarschall Eduard Ritter von SCHLEICH	35	
21	Leutnant Josph VELTJENS	34	
22	Leutnant Heinrich BONGARTZ	33	
23	Leutnant Otto KOENNECKE	33	
24	Oberleutnant Kurt WOLFF	33	
25	Leutnant Emil THUY	32	
26	Leutnant Paul BILLIK	31	
27	Leutnant Gottard SASCHSENBERG	31	Pilote de la Marine
28	Leutnant Theo OSTERKAMP	31	
29	Leutnant Karl ALLMENRÖDER	30	
30	Leutnant Karl DEGELOW	30	
31	Leutnant Heinrich KROLL	30	
32	Leutnant Joseph MAI	30	
33	Leutnant Ulrich NECKEL	30	
34	Leutnant Kerl SCHAEFER	30	
35	Leutnant Hermann FROMMHERZ	29	
36	Leutnant Walter BLUME	28	
37	Leutnant Walter von BULOW	28	
38	Oberleutnant Fritz ROTH	28	
39	Oberleutnant Otto BERNERT	27	
40	Otto FRUHNER	27	
41	Leutnant Hans KIRCHSTEIN	27	
42	Leutnant Karl THOM	27	
43	Hauptmarschall Adolf von TUTSCHECK	27	
44	Leutnant Hurt WUSTHOFF	27	
45	Oberleutnant Harald AUFFAHRT	26	
46	Oberleutnant Oskar von BEONIGK	26	
47	Oberleutnant Eduard DOSTLER	26	
48	Leutnant Arthur LAUMANN	26	
49		25	
50		25	
51		25	
52		25	
53		25	
123	Hauptmarschall Hermann GOERING	22	
174	Oberleutnant Max IMMELMANN	15	Tué en combat aérien
	...		
393		5	

Les as austro-hongrois de la guerre de 1914-1918

Rang	Nom	Victoires officielles	Remarques
1	Hauptmarschall Godwin BRUMOWSKI	35	Non confirmées : 8
2	Offizierstellvertreter Julius ARIGI	32	
3	Oberleutnant Frank LINKA-CRAWFORD	27	Dont trois non confirmées
4	Oberleut. Benno FIALA von FERNBRUGG	28	Non confirmées : 5
5	Leutnant Joseph KISS	19	
6	Franz GRÄSER	18	
7	Eugen BÖNSCH	16	
8	Stefan FEJES	16	Non confirmées : 4
9	Ernst STROHSCHNEIDER	15	
10	Adolf HEYROWSKY	12	
11	Kurt GRUBER	11	
12	Franz RUDORFER	11	
13	Friedrich NAVRATIL	10	
14	Raoul STOJSAVLJEVIC	10	
15	Gottfried von BANFIELD	9	As de la Marine impériale
16	Otto JINDRA	9	
17	Georg KENZIAN	9	
18	Ferdinand UDWARDY	9	
19	Karl KASZALA	8	
20	Heinrich KOSTRBA	8	
21	Alexander TAHY	8	
22	Joseph FRIEDRICH	7	
23	Ludwig HAUTZMAYER	7	
24	Otto JÄGER	7	
25	Joseph von MAIER	7	
26	Johann RISZTICS	7	
27	Andreas DOMBROWSKI	6	As de la Marine impériale
28	Johann FRINT	6	
29	Alexander KASZA	6	
30	Karl NIKITSCH	6	
	...		
49		5	

Les as belges de la guerre de 1914-1918

Rang	Nom	Victoires officielles	Remarques
1	Ss-lieut. Willy COPPENS de HOUTHULST	37	
2	Adjudant André DEMEULEMEESTER	11	
3	Sous-lieutenant Edmond THIEFFRY	10	
4	Capitaine Fernand JACQUET	7	
5	Lieutenant Jan OLIESLAGERS	6	Aviateur professionnel
6	Sergent Adolphe du BOIS d'AISNE	6	

Les as italiens de la guerre de 1915-1918

Rang	Nom	Victoires officielles	Remarques
1	Maggiore Francesco BARACCA	34	Tué au combat
2	Tenente Silvio SCARONI	26	
3	Tenente-colonello Piero Ruggero PICCIO	25	
4	Tenente Flavio BARACCHINI	21	
5	Capitano Fulco RUFFO di CALABRIA	20	
6	Tenente Ferruccio RANZA	17	
7	Sergente Marziale CERUTTI	17	
8	Tenente Luigi OLIVARI	7 + 5	Mort en avion
9	Tenente Giovanni ANCILLOTTO	11	
10	Sergente Antonio REALI	11	
11	Sergente Giovanni NICELLI	9	Tué au combat
12	Tenente Flaminio AVET	8	
13	SottoTenente Ernesto CABRUNA	8	
14	SottoTenente Alvaro LEONARDI	8	
15	Tenente Carlo LOMBARDI	8	
16	Tenente Gastone NOVELLI	8	
17	Tenente Leopoldo ELEUTERI	7	
18	Tenente Mario FUCINI	7	
19	Tenente di Vascello Orazio PIEROZZI	7	
20	Sergente Cosimo RENNELLA	7	
21	Capitano Antonio RIVA	7	
22	Sergente Maggiore Aldo BOCCHESI	6	
23	Tenente Alessandro BUZIO	6	
24	Capitano Bartolomeo COSTANTINI	6	
25	Sergente Maggiore Antonio CHIRI	6	
26	Serg. Maggiore Guglielmo FORNAGIARI	6	
27	Sergente Attilio IMOLESI	6	
28	Sergente Cesare MAGISTRINI	6	
29	Sergente Guido NARDINI	6	
30	Tenente Luigi OLIVI	6	Tué au combat
31	Tenente Giorgio PESSI	6	
32	Sergente Cosimo RIZOTTO	6	
33	Sergente Mario STOPPANI	6	
34	Sergente Romolo TICCIONI	6	Mort en avion
35	SottoTenente Michele ALLASIA	5	Mort en avion
36	SottoTenente Antonio AMANTEA	5	
37	SottoTenente Sebastiano BEDENDO	5	Mort en avion après guerre
38	sTenente di Vascello Umberto CALVELLO	5	
39	Capitano Giulio LEGA	5	
40	Tenente di Vasc. Federico MARTINENGO	5	Tué au combat en 1943
41	Tenente Guido MASIERO	5	Tué en avion en 1942
42	Tenente Amedeo MECOZZI	5	
43	Tenente Giorgio MICHETTI	5	
44	SottoTenente Alessandro RESCH	5	
46	Tenente Giovanni SABELLI	5	Tué au combat

Membre de la Grande-Bretagne, le Pays de Galles compte 20 as, l'Irlande 86, l'Ecosse 53. Les alliés comptent encore un as avec l'Inde, 13 avec la Nouvelle-Zélande et 47 avec l'Afrique du Sud. Les as australiens et canadiens sont mentionnés plus loin.

Les as américains de la guerre de 1914-1918

Rang	Nom	Victoires officielles	Remarques
1	Captain Edward V. RICKENBACKER	26	Nombreuses décorations
2	Sous-lieutenant Frank LUKE	18	Plus trois non homologuées
3	Captain Frederick W. GILLET	20	
4	Captain Wilfred BEAVER	19	
5	Captain Howard A. KULLBERG	19	
6	Captain William C. LAMBERT	18	
7	Major Gervais Raoul LUFBERY	17 + 13	Tué au combat
8	Snd Lieutenant Frank LUKE Junior	18	
9	Captain August T. IACCACI	17	
10	Lieutenant Paul T. IACCACI	17	
11	Lieutenant Eugene S. COLER	16	
12	Captain Oren J. ROSE	16	
13	Captain Elliot W. SPRINGS	16	
14	Captain Frederick C. LIBBY	14	
15	Lieutenant Kenneth R. UNGER	14	
16	Lieutenant David E. PUTNAM	13	Tué au combat
17	Lieutenant George A. VAUGHN	13	
18	Lieutenant Franck L. BAYLIES	12	Tué au combat
19	Lieutenant Louis BENNETT	12	Tué au combat
20	Captain Field E. KINDLEY	12	Mort en avion (1920)
21	Major Reed G. LANDIS	12	
22	Captain Frederick I. LORD	12	
23	Captain Clive W. WARMAN	12	Mort en avion
24	Captain Emile J. LUSSIER	12	
25	Captain James W. PEARSON	12	
	...		
120		5	

Les as australiens de la guerre de 1914-1918

Rang	Nom	Victoires officielles	Remarques
1	Captain Robert Alexander LITTLE	48	Tué au combat
2	Major Roderic Stanley DALLAS	32	Tué au combat
3	Captain Henry Arthur COBBY	29	Nombreuses décorations
4	Captain Elwyn Roy KING	26	
5	Captain Alexander A.N. PENTLAND	23	
6	Captain Edgar James Mc CLOUGHRY	21	
7	Lieutenant Richard P. MINIFIE	21	
8	Captain Edgar JOHNSTON	20	
9	Captain Andrew COWPER	19	
10	Captain Cedric Ernest HOWELL	19	Tué en avion (1919)
11	Major Fred P. HOLLIDAY	17	
12	Captain Allan HEPBURN	16	
13	Captain Francis Ryan SMITH	16	
	...		
74		5	

Les as canadiens de la guerre de 1914-1918

Rang	Nom	Victoires officielles	Remarques
1	Lieutenant Colonel William BISHOP	72	Couvert de décorations
2	Lieutenant Colonel Raymond COLLISHAW	60	Nombreuses décorations
3	Major Donald Roderick MAC LAREN	54	Nombreuses décorations
4	Major William George BARKER	50	Nombreuses décorations
5	Captain Alfred ATKEY	38	
6	Captain William CLAXTON	37	
7	Commander Joseph S.T. FALL	36	RNAS
8	Captain Frederick R.G. Mc CALL	35	RFC
9	Captain Francis QUIGLEY	33	RFC
10	Lieutenant Colonel Andrew Mc KEEVER	31	
11	Major Albert CARTER	28	Tué en avion (1919)
12	Captain Reginald T.C. HOIDGE	28	
13	Lieutenant Clifford McEWEN	27	
14	Captain Franck SODEN	27	
15	Captain Arthur WHEALY	27	
16	Captain William THOMSON	26	Obtenues en 1918
17	Captain Stanley ROSEVEAR	25	Tué en avion (1918)
18	Captain William SHIELDS	24	Tué en avion (1920)
19	Captain William ALEXANDER	22	
20	Captain Joseph L.M. WHITE	22	Tué en avion (1925)
	...		
191		5	

Les as russes de la guerre de 1914-1917

Rang	Nom	Victoires officielles	Remarques
1	Cap. Alexander Alexandrovitch KOZAKOV	17	Non confirmées : 3
2	Capitaine Vasili Ivanovitch YANCHENKO	16	
3	Capitaine Pavel Victorovitch D'ARGEYEV	15	Dont 9 en France
4	Commandant Alexander N. de SEVERSKY	13	
5	Ivan Vasilievitch SMIRNOV	11	
6	Grigori Eduardovitch SUK	9	Plus une non confirmée
7	Donat Aduiovitch MAKINOK	8	Plus une non confirmée
8	Yevgraph Nikolaevitch KRUTEN	7	
9	Vladimir Ivanovitch STRIZHEVSKY	7	Non confirmées : 3
10	Ivan Alexandrovitch LOÏKO	6	Non confirmées : 4
11	Konstantin Konstantinovitch VAKULOVSKY	6	
12	Viktor Georgiyevitch FEDEROV	5 + 1	Acquises en France
13	Youri Vladimirovitch GILSCHER	5	
14	Nikolaï Kirillovitch KOKORIN	5	
15	Ernst K. LEMAN	5	
16	Ivan Alexandrovitch ORLOV	5	
17	Alexander Mikhaïlovitch PISCHVANOV	5	Plus une non confirmée
18	Eduards Martinovitch PULPE	5	
19	Mikhaïl Ivanovitch SAFONOV	5	