Nacelles
ISSN : 2552-6987

8 | 2020
Les Matériaux de l'aéronautique : approches historiques et patrimoniales

Le Personnel de l'aviation militaire française durant la Grande Guerre

Éric Mahieu

http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/909

Electronic reference
Éric Mahieu, « Le Personnel de l'aviation militaire française durant la Grande Guerre », *Nacelles* [Online], 8 | 2020, Online since 20 mai 2020, connection on 30 mai 2023. URL : http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/909

Le Personnel de l'aviation militaire française durant la Grande Guerre

Éric Mahieu

OUTLINE

Des sources numérisées pour un nouveau regard sur le personnel de l'aviation militaire française (1914-1918)
L'Organisation des unités aériennes : du chaos à l'efficience
  Le Ravitaillement des unités aériennes
  La Formation du personnel
Les Hommes de l'aviation militaire : une formation uniforme, des parcours uniques

TEXT

1 L'histoire du personnel de l'aviation militaire française pendant la guerre de 1914-1918 se résume trop souvent à l'évocation des exploits des as de l'aviation de chasse. L'historiographie de cette période, jusqu'à aujourd'hui, ne s'est que très peu intéressée aux autres composantes de la cinquième arme[1]. Les « rampants » en particulier, terme quelque peu méprisant employé par les navigants pour qualifier l'ensemble du personnel de l'aviation au sol, sont toujours demeurés dans l'ombre. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette occultation.

2 D'abord, les témoignages relatifs à cette période sont plutôt rares et souvent écrits sur le tard par des hommes au crépuscule de leur vie, donc sujets à caution. De plus, les témoins sont la plupart du temps d'anciens navigants, dans leur grande majorité des pilotes et quelques observateurs[2]. Certaines publications d'après-guerre ont comblé des manques mais leur diffusion est restée confidentielle ou réservée aux seuls spécialistes de ces questions[3]. Celles postérieures à 1945, écrites principalement par des anciens militaires de l'Armée de l'air, traitent la plupart du temps l'aviation de la Grande Guerre comme un simple chapitre au sein d'une histoire mondiale de l'aviation[4]. Le sujet est aussi parfois abordé sous des aspects techniques, institutionnels, doctrinaux ou par celui des as de la chasse et leur palmarès[5]. Néan-

moins, à partir des années 1970, certains travaux[6] s'intéressent aux aspects sociaux du milieu des aviateurs, sans toutefois beaucoup évoquer le personnel de l'aviation militaire autrement que par le biais des navigants.

3 Ensuite le premier conflit mondial a été longtemps occulté par la Deuxième Guerre mondiale qui l'a surpassé par l'ampleur des destructions et des pertes. En effet, la majeure partie des archives de l'aviation militaire de 1914-1918 a disparu lors de l'évacuation de 1940. Cette irrémédiable perte a pu contribuer au relatif désintérêt des historiens de profession pour l'aviation de cette période.

4 Cette thèse intitulée « Le Personnel de l'aviation militaire française de la Grande Guerre[7] » a pour ambition de porter un nouveau regard sur l'ensemble de ce personnel en évoquant à la fois les navigants et les rampants. En recourant à de nombreuses sources numérisées, mais aussi aux sources traditionnelles à la disposition de l'historien, elle s'intéresse à la composition sociale des plus de 150 000 hommes ayant appartenu à la cinquième arme naissante. De plus, elle aborde la question du ravitaillement des unités aériennes et s'interroge sur la façon dont l'armée a procédé pour fournir la main-d'œuvre nécessaire à son fonctionnement. Elle évoque en même temps l'évolution des organismes et des structures ayant participé d'une part au soutien des escadrilles du front et d'autre part à la formation du personnel. Dans un contexte difficile, en dépit de la pénurie d'hommes et des nombreux obstacles qui se sont dressés devant elle, l'aviation est parvenue à l'Armistice à une spécialisation toujours plus poussée et à construire un système particulièrement efficace.

Des sources numérisées pour un nouveau regard sur le personnel de l'aviation militaire française (1914-1918)

5 Ces dernières années ont vu l'émergence de nouvelles sources numérisées, en particulier celles mises en ligne et consultables par tous sur le site « Mémoire des hommes », comme la base des personnels de l'aéronautique militaire[8]. Cette dernière se compose de plus de

74 000 fiches individuelles d'hommes ayant transité par certains organismes de l'aviation. Ces documents hétérogènes soulèvent de multiples questions quant aux nombreuses informations qu'ils apportent. En premier lieu, ces fiches ont été rédigées lors du passage d'un individu dans l'un des organismes de l'aviation comme la Réserve générale d'aviation (RGA), le Groupe des divisions d'entraînement (GDE), le Dépôt du personnel technique de l'aviation (DPTA) et le Centre d'instruction pour l'aviation de combat et de bombardement (CIACB). Elles ne regroupent pas la totalité du personnel de l'aviation [9], certains hommes possédant d'ailleurs plusieurs fiches à leur nom, et contiennent une multitude d'abréviations militaires qu'il est peu évident de comprendre pour des néophytes.

6 En deuxième lieu, selon l'organisme émetteur, ces fiches apportent des informations très diverses et plus ou moins complètes. Outre l'état-civil des individus, elles donnent des indications partielles sur sa carrière militaire et le métier exercé avant son incorporation. L'indexation de ce fichier étant imparfaite, il a été indispensable de créer une base de données pour pouvoir exploiter des informations parfois foisonnantes et intégrer celles provenant d'autres sources numérisées complémentaires, comme les carnets de comptabilité en campagne des escadrilles [10], le fichier des morts pour la France [11], Léonore [12], etc.

7 Celle-ci, dénommée la Base des acteurs de l'aviation (BAA), a été constituée à l'aide du logiciel Filemaker Pro et de Jean-Pierre Dedieu, spécialiste des bases de données historiques. Elle s'intègre dans le système Fichoz qui a permis depuis les années 1990 l'élaboration de nombreuses bases de données couvrant des sujets et des périodes extrêmement divers [13]. Comme il aurait été impossible de traiter l'intégralité de la base mise à disposition par le site « Mémoire des hommes » dans un délai raisonnable, il a été nécessaire de commencer cette étude par la sélection d'un échantillon d'un peu plus de 1 600 fiches. Le plus gros du travail a consisté à interpréter les données manuscrites de chaque fiche et à les retranscrire dans la BAA. Près de cinq ans ont été nécessaires pour achever cette tâche et fournir la matière première utile pour un traitement statistique des données susceptible de parvenir à une meilleure connaissance du personnel de l'aviation militaire française. Plusieurs éléments ressortent de l'exploitation de la base.

8 D'une part les navigants (pilotes, mitrailleurs, observateurs) représentent à peu près un quart de ce personnel. Cela signifie que les trois quarts restants sont constitués de rampants parmi lesquels nous faisons une distinction entre « rampants » et « rampants auxiliaires ». Les premiers intègrent les mécaniciens (mécaniciens, chaudronniers, monteurs), les armuriers et les analystes (dessinateurs, photographes, météorologistes) qui ont tous une activité ayant un proche rapport avec les avions. Les seconds exercent une fonction avoisinant la gestion des aérodromes, des établissements aéronautiques et des hommes. Cette catégorie comprend par exemple les conducteurs, les manutentionnaires, les électriciens, les monteurs de hangars, les gestionnaires (secrétaires, dactylos) et tout le personnel d'intendance (cuisiniers, ordonnances, tailleurs, etc).

9 D'autre part, la majeure partie du personnel de l'aviation a, sur l'ensemble de la guerre, pour arme d'origine l'infanterie puis l'aviation elle-même. Parmi les navigants, un bon nombre a déjà fait ses preuves dans leur ancienne arme, ayant à leur actif une ou plusieurs citations. 1917 et 1918 sont les années où les recrues sont les plus nombreuses à intégrer directement l'aviation. Concernant l'origine géographique de ce personnel, on peut constater que sa composition est conforme à la situation de la France d'avant-guerre avec un plus de la moitié des hommes venant de régions rurales. Cependant, il apparaît aussi que les navigants ne viennent pas majoritairement, contrairement à ce que l'on aurait pu croire *a priori*, des grands centres urbains. Ce qui tend à confirmer d'abord un phénomène antérieur d'industrialisation douce, concept développé et démontré par l'historien Jean-Marc Olivier[14], et révèle ensuite l'existence d'une élite sociale dans les bourgs et villages comparable à celle des grandes villes.

10 Par ailleurs, l'orientation des recrues de l'aviation ne doit rien au hasard. Les hommes les plus instruits ont vocation à exercer les fonctions les plus qualifiées, en particulier celles de pilote ou d'observateur. Les autres, notamment ceux dont le métier civil ne possède pas de dimension technique, sont logiquement dirigés vers des fonctions moins gratifiantes, sauf s'ils possédaient avant la guerre une compétence susceptible de rendre service dans la cinquième arme. Ils sont dirigés là où ils peuvent l'exercer, ce qui démontre un pragmatisme

évident de la part de l'armée qui applique à la lettre l'adage *The right man in the right place*.

11 Ces résultats soulignent aussi la persistance des frontières sociales d'avant-guerre au sein de l'aviation militaire. Celle-ci ne fait que refléter les hiérarchies existantes dans la société française du début du XX^e^ siècle. Si l'étude de Ronald Hubscher[15] avait montré cet état de fait pour le milieu étroit des pilotes de la Grande Guerre, cette thèse permet de montrer que les divisions du corps social d'avant 1914 s'appliquent à l'ensemble du personnel de l'aviation militaire, navigants et non-navigants compris.

12 La thèse s'attache par ailleurs à mettre en lumière les rapides et incessantes évolutions des structures organisationnelles qui ont permis l'épanouissement de la cinquième arme.

L'Organisation des unités aériennes : du chaos à l'efficience

13 À partir du moment où le front s'est stabilisé, après la victoire de la Marne en septembre 1914 et la course à la mer qui s'en est suivie, il est devenu évident que la guerre serait beaucoup plus longue que prévue. Or l'aviation, sur laquelle peu de monde misait véritablement à la mobilisation, démontre toute son utilité surtout en comparaison des échecs enregistrés dans l'usage des dirigeables. Bien qu'handicapée dès le début par la malheureuse décision du général Bernard de fermer les écoles et dépôts d'aviation, et un système de ravitaillement se révélant inadapté au temps de guerre, l'aviation fait ses preuves dans les domaines de la reconnaissance, le réglage d'artillerie, la chasse et le bombardement. Le commandant Barès, appelé pour la réorganiser, met en place un nouveau système au début de l'année 1915.

Le Ravitaillement des unités aériennes

14 Les deuxièmes Réserves de ravitaillement d'aviation (RRA) de Dijon et Saint-Cyr, qui s'occupaient de ravitailler le front en hommes et matériels, fusionnent pour former la 2^e^ Réserve de ravitaillement de l'aéronautique (2^e^ RRAé) de Saint-Cyr-Mortemets. Son rôle consiste désormais à stocker et distribuer tout le matériel aéronautique en prove-

nance du Service des fabrications de l'aviation (SFA) à l'exception des avions et automobiles. Un autre établissement généraliste, la Réserve générale d'aviation (RGA) s'occupe d'entreposer le matériel volant et roulant et de le répartir en direction des escadrilles du front. L'Atelier de réparation de l'aviation (ARA) se charge des réparations d'avions et de moteurs qui ne peuvent être effectuées dans les parcs d'Armée et les réinjecte dans le circuit de ravitaillement ou les écoles.

15 Les parcs aéronautiques dont le rôle et l'importance ne cessent de croître au fil du temps deviennent de moins en moins gérables avec un personnel difficile à surveiller en raison de son incessante mobilité. Les convoyeurs ferroviaires, qui sont censés accompagner et surveiller les marchandises transportées, sont même considérés comme nuisibles au fonctionnement du circuit de ravitaillement. Les parcs finissent par absorber en 1917 les 1res Réserves de ravitaillement d'aviation établies dans les gares régulatrices qui étaient chargées de les alimenter en matériel.

16 La RGA, qui a aussi un rôle de centralisation et de formation des pilotes nouvellement sortis des écoles, doit faire face à de multiples difficultés tandis que son activité et ses missions s'accumulent, comme la mise sur pied du service météorologique, de la compagnie des monteurs de hangars ou encore la gestion des sections de dépanneurs. Pour améliorer son efficacité, elle crée plusieurs annexes pour accélérer l'acheminement des avions aux armées et résoudre ses problèmes récurrents d'encombrement. Le Grand Parc aéronautique n° 1 de Matougues (Marne) témoigne des tâtonnements et des erreurs commises par un commandement toujours à la recherche d'une plus grande efficacité dans le soutien aux escadrilles.

La Formation du personnel

17 Suite à la fermeture des écoles et à la dispersion des mécaniciens d'aviation dans l'infanterie au début de la guerre, la principale préoccupation du Grand Quartier général est d'augmenter le nombre des escadrilles et de fournir le personnel nécessaire pour piloter et entretenir les appareils. La RGA accélère pour cela la formation des pilotes et des observateurs mais en 1915 cette tâche s'avère trop pesante. Les divisions d'entraînement deviennent alors indépendantes début 1916 et forment le GDE. Le 3^{e} Groupe d'aviation de Bordeaux

vient renforcer ceux de Dijon-Longvic et de Lyon-Bron pour fournir des spécialistes non-navigants. Ceux-ci sont centralisés au sein du dépôt mobile de la RGA avant leur envoi au front. À la mi-septembre 1917, le dépôt mobile devient à son tour indépendant pour former le DPTA. À cette période, de grands centres de formation commencent à être organisés pour une spécialisation toujours plus grande du personnel navigant comme le Centre d'instruction de l'aviation d'observation (CIAO) et plus tard le CIACB, le but étant de rendre immédiatement opérationnelles les recrues de l'aviation.

Les Hommes de l'aviation militaire : une formation uniforme, des parcours uniques

18 Au travers d'une galerie de portraits d'hommes ayant traversé la guerre, il est possible de se rendre compte de la grande diversité des professions de l'aviation et des parcours individuels. La guerre a produit un gigantesque brassage d'hommes de tous âges, tous métiers, toutes origines sociales, au gré des affectations, des dissolutions de régiments, des changements de secteurs. Une fois incorporés dans l'aviation, les non-navigants commencent leur cursus de formation dans l'un des trois groupes d'aviation avant leur envoi selon la période à la RGA ou au DPTA, points de passages incontournables avant leur départ dans une escadrille, un parc aéronautique ou un établissement de l'aviation. La formation des navigants est aussi bien balisée. Les mitrailleurs passent obligatoirement à partir de 1915 à l'école de tir aérien de Cazaux et effectuent un stage en école d'aviation. Les observateurs font leur apprentissage à la division Observateurs puis à Cazaux avant leur envoi en escadrille où ils doivent faire leurs preuves avant d'être titularisés. La formation des pilotes, quant à elle, tend à s'allonger au fur et à mesure que dure la guerre. Elle s'efforce de perfectionner les recrues pour les rendre opérationnelles dès leur arrivée au front, ce qui était loin d'être le cas au début. L'examen des 61 mitrailleurs répertoriés dans la BAA permet de mettre en évidence une autre preuve du pragmatisme de l'armée. Un bon nombre d'élèves pilotes ayant échoué dans leur apprentissage sont recyclés comme mitrailleurs, notamment parce qu'ils ont prouvé leur capacité à endu-

rer les rudesses du vol en avion. Parmi les rampants, la profession de mécanicien d'aviation présente de nombreux aspects méconnus. Outre les multiples tâches auxquelles ils sont astreints, ils encourent des dangers spécifiques inhérents à leur fonction et mènent par moments une vie d'errance dans des conditions très précaires.

19 Pour conclure, nous soulignerons selon nous les apports principaux de cette thèse. D'une part, une meilleure connaissance de la composition du personnel de l'aviation militaire française de la Grande Guerre en tenant compte de tous ses membres, notamment des non-navigants. D'autre part, la mise en lumière de tout l'arrière-plan logistique et organisationnel ainsi que l'ampleur des transformations qui ont eu lieu pendant ces quatre années et demi de guerre, l'accent étant mis sur le ravitaillement des unités aériennes et la formation des troupes. Enfin, l'évocation et l'étude de quelques trajectoires d'individus anonymes « emportés par la guerre », qui montrent d'un côté l'extrême diversité des parcours et de l'autre les différents cursus empruntés par les différentes catégories de personnel de l'aviation.

NOTES

1 Les autres armes étant respectivement l'infanterie, la cavalerie, l'artillerie et le génie.

2 Voir les témoignages et souvenirs d'aviateurs dans la bibliographie de ma thèse.

3 Voir par exemple Marchis Lucien, Brunof Maurice (de), *L'Aéronautique pendant la Guerre mondiale*, [s.l.], M. de Brunof, 1919, 735 pages ; Huisman Georges, *Dans les coulisses de l'aviation 1914-1918*, Paris, La renaissance du livre, [S.d.], 341 pages ; Martel René, *L'Aviation de bombardement, des origines au 11 novembre 1918*, Paris, Paul Hartmann Éditeur, 1939, 416 pages.

4 Voir Petit Edmond, *Nouvelle Histoire mondiale de l'aviation*, Paris, Albin Michel, 1997, 496 pages ; Chambe René, *Histoire de l'aviation*, Paris, Flammarion, 1949, 398 pages.

5 Parmi les nombreux ouvrages magnifiant les as voir par exemple Jullian Marcel, *La Grande Bataille dans les airs 1914-1918*, Paris, Cercle du livre d'histoire, 1967, 265 pages ; Gmeline Patrick (de), *Les As de la Grande Guerre*, Paris,

Presses de la cité, 1995, 541 pages ; Marc Bernard et Robin Pierre, *Aviateurs de la Grande Guerre*, Bernard Giovanangeli Éditeur, Paris, 2005, 220 pages.

6 Voir notamment l'excellent article de Dournel Jean-Pierre, « L'Image de l'aviateur français en 1914-1918, une étude du milieu des aviateurs d'après la revue *La Guerre aérienne illustrée*, première partie », *Revue Historique des Armées*, n° 4, 1975, p. 59-84 (1ère partie), *Revue Historique Des Armées*, n°1, 1976, p. 95-123 (2ème partie) ; Voir aussi le chapitre V « L'Aéronautique militaire (1909-1935) » écrit par Petit Edmond dans *La Vie quotidienne dans l'aviation en France au début du* xx*e siècle* 1900-1935, Paris, Hachette, 1977, 286 p.

7 Thèse dirigée par Jean-Marc Olivier et soutenue le 15 novembre 2019 à l'université Jean Jaurès de Toulouse.

8 h (https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/personnels_aeronautique_militaire/index.php)t (https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/personnels_aeronautique_militaire/index.php)tps://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/personnels_aeronautique_militaire/index.php (https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/personnels_aeronautique_militaire/index.php).

9 Une partie de ces fiches, non quantifiable, a probablement été perdue. De plus, comme nous l'avons montré dans la thèse, une grande partie des hommes appartenant à la catégorie des observateurs est sous représentée dans cette base.

10 h (https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/inventaires/ead_ir_consult.php?fam=3&ref=5&le_id=1)ttps://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/inventaires/ead_ir_consult.php?fam=3&ref=5&le_id=1 (https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/inventaires/ead_ir_consult.php?fam=3&ref=5&le_id=1).

11 h (https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/base_morts_pour_la_france_premiere_guerre/)t (https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/base_morts_pour_la_france_premiere_guerre/)tps://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/base_morts_pour_la_france_premiere_guerre/ (https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/arkotheque/client/mdh/base_morts_pour_la_france_premiere_guerre/).

12 http://www2.culture.gouv.fr/public/mistral/leonore_fr?ACTION=RETOUR.

13 http://www.fichoz.org/les-bases-disponibles.

14 Olivier Jean-Marc, *Des clous, des horloges et des lunettes : les campagnards moréziens en industrie* (1780-1914), Paris, Éditions du CTHS, 2004, 608 pages.

15 hubscher Ronald, *Les Aviateurs au combat 1914-1918. Entre privilèges et sacrifice*, Toulouse, Privat, 2016, p. 292.

INDEX

Mots-clés
France, armée, forces aériennes, 1914-1918, ravitaillement, recrutement, mécaniciens

AUTHOR

Éric Mahieu
Docteur en histoire contemporaine à l'Université Toulouse Jean-Jaurès, laboratoire FRAMESPA, myred@wanadoo.fr.