

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2015)
Heft: [2]: Numéro Thématique Aviation

Artikel: Verdun, première bataille aérienne
Autor: Grand, Julien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781376>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

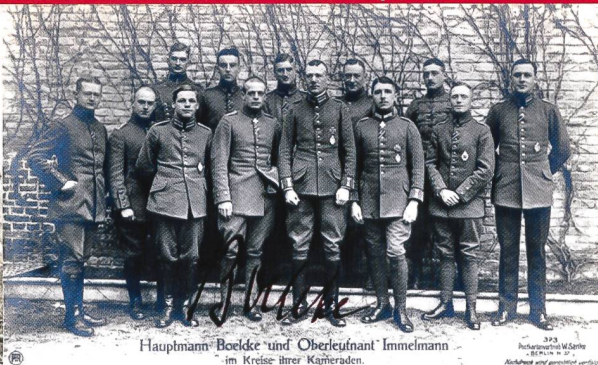
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ein von Boelke abgesch. fränz. Flugzeug bei Verdun

Drillancourt
Mai 1916



Oswald Boelke et Max Immelmann sont fréquemment considérés comme les inventeurs du combat aérien.

Histoire

Verdun, première bataille aérienne

Cap Julien Grand

Rédacteur adjoint, RMS+

L'année 1916 vit la première bataille aérienne digne de ce nom. Certes des combats aériens avaient rapidement eu lieu dès le déclenchement des hostilités en 1914, mais Verdun marque la première tentative d'établissement de la supériorité aérienne au-dessus d'un champ de bataille terrestre.

Dans les airs, une entrée en guerre chaotique

Lors de l'entrée en guerre, l'aviation est un nouveau-né d'à peine dix ans. Alors que dire de l'aviation militaire ? Les paroles qu'auraient dites Ferdinand Foch, plus tard maréchal, commandant le 20^e Corps d'Armée au début des hostilités, sont à ce titre symptomatiques : « *l'aviation c'est du sport, pour une armée c'est zéro. Laissez-les voler, tant qu'ils n'effraient pas les chevaux !* » La véracité de ces propos n'est pas établie, pourtant c'est un fait : les armées de 1914 entrent en campagne essentiellement équipées d'infanterie, d'artillerie et de cavalerie. Seuls quelques centaines d'appareils, pour la plupart disparates et pas développés pour des missions militaires sont alors en service.

Les armées en campagne n'en ont alors cure et le plan Schlieffen se déroule, ou presque, selon les planifications établies par l'état-major allemand. Mais ce sont deux pilotes anglais qui, lors d'un vol de reconnaissance, vont pouvoir informer le commandement du Corps expéditionnaire britannique que l'armée de Von Klück était sur le point de l'encercler. La première bataille de la Marne commence, celle qui permettra d'enrayer l'avancée allemande et de figer le front. Si les aviateurs comptent encore pour une part marginale dans le déroulement du combat, essentiellement par le fait d'action d'éclats d'aviateurs esseulés qui prendront rapidement le nom d'as, la suite de la guerre en ira autrement.

Verdun – établir la supériorité aérienne

Le 21 février 1916 débute l'une des plus grandes boucheries

de l'humanité, l'offensive allemande sur Verdun. Conçue par le général Erich von Falkenhayn, celle-ci démarra par une préparation d'artillerie d'une intensité encore inconnue, suivie d'une attaque menée sur un front de 14 kilomètres. Or, pour la première fois dans l'histoire, la bataille commença deux mois avant dans les airs. La première mission fut en effet confiée aux aviateurs allemands. Celle-ci consistait à cacher les préparatifs de l'offensive en cours aux aviateurs français. Seulement la veille de l'attaque, un avion d'observation français parvint à rapporter une attaque imminente.

Les Allemands obtinrent ce succès par une concentration d'appareils encore jamais vue. La V^e armée de Guillaume de Hohenzollern, le Kronprinz, reçut le renfort de deux escadres et de toutes les escadrilles disponibles, soit une totalité de 280 appareils, face auxquels les Français n'alignaient que 70 avions. Non seulement ces derniers ne purent reconnaître les préparatifs allemands, mais ils furent aussi rapidement submergés dès le 21 février, incapables de pouvoir observer l'ennemi et régler les feux de l'artillerie. Le général Pétain, qui reçut alors le commandement de la région fortifiée de Verdun, fut rapidement conscient de l'enjeu. Il donna alors champ libre au commandant Tricornot de Rose, chef de l'aéronautique de la 5^e armée, qui reçut le commandement de l'aviation de tout le secteur pour redresser la barre. Il organisa alors un groupement de combat autonome qui fut déjà opérationnel le 15 mars 1916, soit deux semaines seulement après avoir reçu sa mission. La tâche confiée aux aviateurs fut alors de rechercher l'ennemi et de le détruire de façon systématique. Les nombreux as français, tel Jean Navarre ou Georges Guynemer, ainsi que les nombreuses pertes dans les rangs des aviateurs attestent que cette mission fut conduite de manière relativement offensive.

Les Allemands avaient mis en place les premiers une doctrine d'emploi de l'aviation. Le tout commençait par une phase de concentration des forces afin de pouvoir

atteindre les objectifs fixés dans la deuxième phase, soit celle de l'élimination systématique de l'aviation ennemie, en vue d'acquies la maîtrise de l'espace aérien au-dessus du champ de bataille. Mais cette organisation allemande comportait toutefois un défaut : l'absence d'un commandement unique, puisque les aviations des différents états allemands (Bavière, Saxe, etc.) conservaient leur indépendance.

De nouvelles techniques de combat

La difficulté d'organiser la chasse afin de pouvoir l'utiliser méthodiquement déboucha alors sur l'élaboration de techniques de combat aérien. Le commandant Rose organisa rapidement des groupes de chasse avec des tours de mission menés par des escadrilles ou des demi-escadrilles. Ces développements furent bientôt théorisés par des pilotes comme le capitaine Marcel Jauneaud, dans un projet de règlement de manœuvres donné en novembre 1916. Le travail de groupe fut placé au centre de l'action de l'escadrille qui devait se battre groupée et commandée. La discipline remplaçait les exploits individuels des as.

Les développements furent similaires du côté allemand avec les as Oswald Boelcke et Max Immelmann. Ils mirent également en place des tactiques pour concentrer l'action des différents aviateurs. Alors qu'auparavant les chasseurs étaient dispersés dans les escadrilles d'observation des corps d'armée, ceux-ci furent concentrés dans des escadrilles de chasse (*Jagdstaffeln*). Oswald Boelcke donna alors ses principes du combat aérien, théorisés par huit commandements, ce que l'on appellera la *dicta Boelcke*.

Après Verdun

Suite à la bataille de Verdun, il apparaît clairement que tout chef militaire ne pouvait à l'avenir se passer de la supériorité aérienne avant de lancer une offensive terrestre. Une lutte s'établit entre les belligérants, basée tout d'abord sur les développements techniques, afin d'obtenir l'avantage dans les airs. Ce développement gagna ensuite l'organisation et la doctrine. Des groupes de combat furent créés afin de centraliser l'action dans les airs, que cela soit d'un côté ou de l'autre du front. Du côté français, ces groupes représentaient avant tout une aviation offensive, dont la mission principale était la chasse et donc l'élimination de l'aviation adverse.

Une dichotomie s'installa toutefois entre cette mission première et le rôle pour lequel elle avait été créée : assurer la sécurité de l'aviation engagée au profit de l'infanterie et de l'artillerie. La supériorité aérienne devait-elle être poursuivie comme une fin en soi ou uniquement comme moyen de mener le combat ? L'armée de l'air française restera en effet longtemps subordonnée à l'armée de terre, alors que les aviateurs britanniques et italiens seront, dès la fin de la guerre, incorporés dans des armées de l'air indépendantes. Des penseurs, comme Trenchard ou Douhet, prôneront en effet, dès la fin de la guerre, un combat aérien autonome, découplé des actions au sol.

Guisan à Verdun

Pour la Suisse, il n'est pas possible d'évoquer la bataille de Verdun sans parler de la visite du Lt-col EMG Henri Guisan sur le front. Un des premiers points qu'il nota dans son rapport, remis à l'état-major suisse, fut celui de l'organisation de l'aviation militaire française. Guisan fut impressionné de l'importance accordée à celle-ci et nota scrupuleusement son organisation. Ces remarques resteront toutefois lettre morte en Suisse, étant donné que l'aviation ne sera que renforcée à petits pas durant la Grande Guerre, sans parler de l'Entre-deux-Guerres. Il est donc ironique de noter que Guisan, devenu alors Général en 1939, rencontra une situation quasi désespérée en matière d'aviation, alors même qu'il avait déjà noté son importance en 1916, sur le front de Verdun.

Bilan

Verdun marque un tournant pour la guerre dans les airs. En effet, pour la première fois dans l'histoire, une armée chercha et acquit la supériorité dans la troisième dimension, avant de mener des combats au sol. Ces constatations restent encore totalement valides dans la guerre moderne. Si les Allemands obtinrent cette supériorité avant et lors du déclenchement de l'opération, la réaction française ne put que passer par la reconquête du ciel de Verdun, ce que Pétain savait pertinemment.

Cette bataille marque également le début des développements de tactiques, doctrines et stratégies aériennes pour dépasser le combat des quelques chevaliers-aviateurs du début de la guerre. Les choix pris alors ne furent pas sans conséquence sur la suite des développements des différentes forces aériennes et restent encore un marqueur pour les forces aériennes modernes. Alors que les armées anglaise et italienne (et par ricochet américaine) se dirigèrent vers une armée de l'air autonome et capable de mener une stratégie propre, l'armée française prit du temps à rendre son armée de l'air indépendante. En mai 1940, une force aérienne décentralisée aux différents échelons de la hiérarchie ne permettra ainsi pas une résistance suffisante dans les airs face à l'envahisseur allemand. D'un autre côté, les raids de bombardiers alliés sur l'Allemagne, stratégie autonome des forces aériennes américaine et britannique, demeurent encore controversés quant à leur efficacité militaire réelle. La question née à Verdun en 1916 garde encore aujourd'hui toute son acuité.

J. G.

Pour aller plus loin :

- CHAGNON, LOUIS, « 1916... aérienne », in *Revue historique des armées*, No. 242, 2006, p. 36-47.
 GRAND, Julien, « The Conquest of the Air », in Alexandre Vautravers (éd.), 1914 *Legacies*, Webster Security Forum 2014, à paraître.



Ci-dessus : Un *Albatros D. Va* allemand, riche en couleurs. Celui-ci est conservé au National Air and Space Museum, à Washington D.C.

Ci-dessous : L'appareil du capitaine Georges Guynemer (1894-1917), au sein de l'escadrille N.3 MS, Spa 3. L'appareil est un *Spad S.VII* surnommé « Vieux Charles. » L'original est conservé au Musée de l'Air et de l'Espace, au Bourget, à Paris.

