

Fiche 2 : Avord première école d'aviation au monde pendant la Première Guerre mondiale

En 1910, sur proposition du conseiller général Pierre d'Arenberg (**voir fiche 1**), le département du Cher propose au ministre de la Guerre que le champ de manœuvres du camp d'Avord soit transformé en piste d'aviation afin d'y organiser des vols d'aviateurs. La même année, le colonel Hirschauer au nom du ministre de la guerre, vient sur place examiner la validité de ce choix et propose aux parlementaires de créer une véritable « école d'aviation pour former des pilotes » (**document 4**). Cet officier fait partie de ces militaires clairvoyants qui se dévouent corps et âme afin de créer une nouvelle arme au sein de l'Armée française : l'Aviation.

Les élus du Cher se mobilisent pour qu'une école d'aviation militaire soit installée à Avord et devienne rapidement « le Saumur de l'aviation » (**document 5**). Le Conseil général du Cher attribue une somme de 300 000 francs afin de construire des hangars pour les avions, ainsi qu'un bâtiment servant d'atelier de réparation. Le sénateur du Cher, Louis Pauliat, pressent l'immense profit que les armées du futur pourront tirer de l'aviation militaire et déclare à ses collègues que « *le temps viendra, Messieurs, où des aéroplanes non montés, dirigés à distance par des ondes hertziennes, iront semer la terreur à des centaines de kilomètres du front de bataille... Cette crainte fera hésiter les peuples les plus belligérants à entamer une lutte qu'ils estimeraient inégales...* » (**document 5**). A la suite de la loi du 29 mars 1912, l'aéronautique militaire française est définitivement organisée. Sur tout le territoire national, cette nouvelle arme comprend des établissements; des ouvriers mécaniciens, des soldats, des sous-officiers, des officiers et du personnel navigant ainsi que des écoles d'aviation. La base d' Avord est solennellement inaugurée le 23 juillet 1912 en présence du capitaine Bellenger (1878-1977), son premier commandant. Celle-ci comprend un terrain d'aviation et quatre hangars. A partir de cette date, Avord assure l'instruction des élèves pilotes et devient la neuvième compagnie d'aviation en France. L'outil principal est le monoplane Blériot (**documents 6, 7 et 8**). Au début de 1913, l'armée française décerne 350 brevets militaires, plus que les brevets civils, et tient encore le premier rang mondial pour le nombre d'avions (400 aéroplanes). Mais les progrès allemands dans l'aéronautique sont fulgurants.

Le lundi 3 août 1914, l'Allemagne déclare la guerre à la France. En 1914, l'aviation n'est pas encore prise pour une arme offensive nouvelle: l'avion et le dirigeable sont utilisés pour la reconnaissance et l'observation (**document 9**). Les pilotes d'avions observent les mouvements des troupes ennemies au sol et renseignent le commandement. Dans les premiers jours de septembre 1914, le capitaine Bellenger apporte un renseignement capital au général Galliéni, commandant Paris : l'armée du général Von Klück se dirige vers le sud-est de la capitale. Poussé par Galliéni, Joffre lance alors ses troupes contre le flanc droit de l'armée allemande et c'est la victoire de la Marne.

L'avion vient de faire la démonstration qu'il était un outil indispensable de reconnaissance. A partir de cette date, les pilotes sont chargés d'organiser l'observation des tirs d'artillerie, de détruire les ballons d'observation allemands (les drachens) et de photographier le front (**document 15**). L'avion devient aussi un outil de combat et de bombardement. En juin 1915, le célèbre boxeur professionnel Georges Carpentier (1894-1975) intègre l'armée de l'air après avoir passé avec succès son brevet de pilote militaire sur la base aérienne d' Avord (**documents 10a et 10b**). Blessé au bout de dix-huit mois de combat, il reçoit la Croix de guerre avant de réintégrer la vie civile. En novembre 1918, à la veille de l'armistice, l'aviation militaire française compte 260 escadrilles et 3500 avions qui sillonnent

et dominant un ciel duquel les combats se sont révélés aussi sauvages et cruels sur le sol labouré par la chute de millions d'obus.

Dès 1916-1917, le centre de formation au pilotage d'Avord devient la première école d'aviation du monde. Le nombre d'avions passe de quelques dizaines en 1914 à 1300 en 1918. L'école regroupe plus de 6000 personnes (dont 170 instructeurs, 2560 mécaniciens et 384 civils) et forme pendant quatre ans plus de 10 000 aviateurs français et étrangers.

Dans les écoles d'aviation françaises, le futur pilote passe par des étapes qui lui donnent une formation d'aviateur tout en façonnant sa mentalité et son allure. L'ouvrage illustré par l'aviateur et dessinateur Marcel Jeanjean (1893-1973), intitulé « Sous les cocardes », présente avec humour le fonctionnement quotidien d'une base d'aviation pendant la Première Guerre mondiale (**document 14**). Le premier exercice consiste à enfiler une tenue d'aviateur, remise par le fourrier, afin d'affirmer sa qualité de soldat appartenant à une élite. Afin d'obtenir leur brevet militaire, les apprentis-pilotes doivent apprendre à conduire un « pingouin », un avion incapable d'effectuer le moindre vol mais destiné à rouler d'un bout de la piste à l'autre. Par la suite, ils effectuent des vols avec de vrais avions, mais en compagnie de moniteurs. L'utilisation de l'avion à double commande permet de diminuer considérablement l'appréhension des néophytes, et les habitue au vol véritable (**documents 11, 12**). Après 36 heures de vol, dont une quinzaine seul dans l'appareil, ces élèves peuvent prétendre passer leur brevet militaire. Celui-ci consiste à effectuer un long voyage de 200 kilomètres avec le même appareil, à monter à des altitudes élevées (souvent supérieures à 2000 mètres), et à descendre pendant quelques minutes en spirale moteur arrêté.

Accoutumé aux décollages et aux atterrissages, le pilote peut enfin s'adonner à la joie de naviguer en l'air. Il doit aussi affronter plusieurs ennemis redoutables: le vent est sans doute l'un des pires. Le brouillard et la pluie rendent tout repérage impossible et expose l'aviateur à rencontrer des obstacles imprévisibles. Mécanique parfois défaillante, intempéries affrontées souvent avec des moyens de navigation sommaires, tel est le lot des aviateurs durant la Grande Guerre. Les accidents sont assez nombreux. En septembre 1916, le capitaine Macquart se tue lors d'un vol de nuit (**document 13**). Cet officier de conviction socialiste, originaire du nord de la France, était le compagnon de tranchées de Roger Salengro (ministre du Front populaire en 1936), avant de passer dans l'aviation en 1915.

Avant le passage dans une escadrille et l'affrontement quotidien avec la mort, les pilotes effectuent un passage rapide dans le groupe des divisions d'entraînement. La rapidité de leur formation est néfaste à la qualité de l'instruction : une bonne partie de ces pilotes inexpérimentés meurent sur le front. Très peu ont l'étoffe des « as » (titulaires de cinq victoires au moins). Des pilotes célèbres passent par l'école de pilotage d'Avord pendant la Première Guerre mondiale : Georges Madon (1892-1924), qui donne son nom à la base d'Avord le 30 juillet 1982, ou Georges Guynemer (1895-1917) par exemples. Ce dernier arrive à Avord le 21 mars 1915 en tant que pilote et quitte la base le 8 mai suivant. Le 8 juin, il est affecté à la célèbre escadrille numéro 3 dite « des Cigognes » à Vauciennes. Redoutable pilote accoutumé aux duels aériens, terreur des aviateurs allemands (**documents 16a 16b 16 c**), il totalise 53 victoires avant de trouver la mort en combat aérien, le 11 septembre 1917 au-dessus de Poelcapelle, en Belgique. Chaque jour, la guerre, grande dévoreuse d'hommes, réclame de nouvelles vies humaines.

Avec l'entrée en guerre des États-Unis en 1917, de nombreux pilotes américains (sur un total de 150) se forment à Avord. Le 14 mai 1917, l'ambassadeur des États-Unis, M. Sharp, vient assister à leur entraînement.